

Luonnonsuojelun asema joukkoliikenteen kehittämisessä – tutkimus Tampereen raitiotiehankeesta

Anna Oraluoma

Tampereen yliopisto

Johtamiskorkeakoulu

Ympäristöpolitiikka ja aluetiede

Pro gradu -tutkielma

Kevät 2016

Tampereen yliopisto

Johtamiskorkeakoulu

ORALUOMA, ANNA: Luonnonsuojelun asema joukkoliikenteen kehittämisessä – tutkimus
Tampereen raitiotiehankeesta

Pro gradu -tutkielma, ympäristöpolitiikka ja aluetiede

66 sivua, 1 liitesivu

Toukokuu 2016

Luonnonsuojelun ja erilaisten maankäytön prosessien suhde on pitkään ollut ympäristön ja luonnon politisoitumisen ytimessä. Luonnonsuojelu, oli kyse sitten vanhan virkistysmetsän säilyttämisestä tai uhanalaisen lajin elinolojen turvaamisesta, toimii vastavoimana erilaisille kaupunkikuvaa muokkaaville hankkeille. Tämä tutkimus käsittelee luonnonsuojelun asemaa joukkoliikenteen kehittämisessä Tampereella, ja tarkasteltavana on ollut erityisesti raitiotiehanke ja Hervannan alueelle kaakkois-Tampereelle tehty suunnitelmat raitiotien päätelinjauksesta sekä varikkoalueesta. Aineistona toimivat neljän erilaisen asiantuntijan ja neljän hervantalaisen asukkaan haastattelut, ja aineisto on analysoitu sisällönanalyysin avulla.

Tutkimus kartoittaa luonnonsuojelun asemaa tarkastelemalla erilaisten toimijoiden suhtautumista Hervannan alueen suunnitelmiin sekä sitä, millaisia ympäristöpoliittisia ristiriitoja raitiotiehankeessa on havaittavissa. Tutkimuksessa huomattiin, että eri toimijoiden välillä on vaihtelua siinä, miten hankkeen vaikutukset ympäristölle nähdään, ja että nämä toimijoiden väliset ristiriidat saattavat aiheuttaa konfliktin. Varikkoalueella havaitut liito-oravat ovat ympäristökiistan ytimessä, sillä alueelle on haettu poikkeuslupa rakentamista varten, ja poikkeusluvasta on tehty valitus hallinto-oikeuteen.

Tutkimustulosten mukaan varikkoalueen konflikti on mahdollista estää, mutta se vaatii eri toimijoiden välistä yhteistyötä ja kompromissien tekemistä. Toimijoiden on kyettävä löytämään ne keinot, joilla liito-oravaa voidaan suojella samalla, kun raitiotiehanke viedään eteenpäin. Luonnonsuojelun asema joukkoliikenteen kehittämisessä on monitahoinen ja riippuvainen toimijoiden halukkuudesta onnistua sen ylläpitämisessä. Toisaalta luonnonsuojelulliset näkökulmat voivat muokata raitiotiehanke ja sen myötä tulevienkin rakennushankkeiden suunnittelua, sillä varikkoalueesta tehtävät päätökset linjaavat luonnonsuojelun asemaa Tampereella.

Asiasanat: joukkoliikenne, raitiotie, luonnonsuojelu, liito-orava, konflikti, toimijuus

Sisällys

1.	Johdanto	1
2.	Tutkimusasetelma	3
3.	Teoreettinen tausta	6
3.1	Lähtökohtana yhdyskunta- ja liikennesuunnittelu	7
3.2	Erilaisten toimijoiden paikallisen osallistumisen tärkeys	9
3.3	Konfliktit ja ristiriidat tutkimuksen aiheena	12
3.4	Luonnonsuojelua ja kestävyiden arviointia	14
4.	Aineiston ja menetelmän kuvaus	16
5.	Analyysi.....	18
5.1	Paikallisen osallistumisen kontekstit ja toimijuus raitiotiehankkeessa.....	18
5.1.1	Osallistaminen ja toimijoiden roolit	19
5.1.2	Toimijoiden välisiä ristiriitoja.....	23
5.1.3	Toimijoiden paremmalla yhteistyöllä kohti tulevaa?	26
5.2	Konfliktit ja ristiriidat	28
5.2.1	Maankäytön suunnittelun hankaluus	28
5.2.2	Liito-orava ja varikkoalueen arvoitus	31
5.2.3	Ristiriidoista yhteisymmärrykseen vai konfliktiin?	35
5.3	Luonnonsuojelun asema raitiotiehankkeessa	38
5.3.1	Hankkeen suunnittelun kokonaiskuva luonnonsuojelun näkökulmasta.....	38
5.3.2	Kestävää joukkoliikennettä ja kaupunkia edistämässä	41
5.3.3	Kompensaatiosta ratkaisu luontoarvojen säilyttämiseen?	43
6.	Tulokset	46
6.1	Toimijoiden jakautuminen luonnonsuojelun edistämisen ytimessä.....	47
6.2	Hervannan maankäytön ristiriidat jatkuvat.....	50
6.3	Luonnonsuojelun ja liito-oravan merkitys kehityshankkeissa kasvaa	54
7.	Loppusanat	60
8.	Lähteet.....	62
9.	Liitteet.....	67

1. Johdanto

Tampere on jatkuvasti kasvava kaupunki keskeisellä paikalla Suomea, ja siellä on käynnissä samanaikaisesti useita erilaisia kaupunkikuvaan vaikuttavia hankkeita Rantaväylän tunnelista Keskusareenan kautta raitiotiehen. Raitiotiehanke ei suinkaan ole uusi ajatus Tampereella, sillä ensimmäisen kerran sitä on suunniteltu jo 1900-luvun alkupuolella. Nykyinen suunnitteluprosessi sai kunnolla alkunsa vuonna 2011, kun alustavaan yleissuunnitelmaan kirjattiin potentiaalisia linjausvaihtoehtoja ja pohdittiin raitiotien ja bussiliikenteen eroja. Kaupunginvaltuusto hyväksyi alustavan yleissuunnitelman jatkosuunnitelmien pohjaksi. Vuonna 2013 Tampereen kaupunki ja valtio allekirjoittivat MAL-aiesopimuksen, jolloin valtio lupautui osallistumaan 30 prosentilla raitiotien suunnittelun ja toteutuksen kustannuksiin. Elokuussa 2013 kaupunkistrategiaan kirjattiin, että ”kaupunkiraitiotie on joukkoliikenteen kärkihanke”. (Yleissuunnitelma 2014, 7–8.)

Raitiotien yleissuunnitelma valmistui huhtikuussa 2014 ja kaupunginvaltuusto hyväksyi sen kesäkuussa 2014 (tampere.fi1). Tässä yleissuunnitelmassa raitiotien linjaus Hervannassa oli suunniteltu reitille Insinöörinkatu-Arkkitehdinkatu-Ahvenisjärventie päätepysäkin ollessa Ahvenisjärventiellä, ja raitiotien varikkolinja reitille Insinöörinkatu-Hermiankatu varikon sijoituessa Kauhakorvenkadun eteläpuolelle Hermiankadun välittömään läheisyyteen (Yleissuunnitelma 2014, 39–40).

Hervannan eteläpuolella sijaitseva Hervantajärvi ja sen ympärillä oleva erämainen metsäalue on ollut 1990-luvun alusta asti kiinnostuksen kohteena, kun Tampereella on etsitty paikkoja täydennysrakentamiselle, ja alueen kaavoitushistoria onkin melko värikäs (Karttunen 2010, 13–18). Vuonna 2011 alueen osayleiskaava saatiin valmiiksi, ja pitkän valitusprosessin jälkeen se tuli voimaan huhtikuussa 2014 (tampere.fi2). Uuden asuinalueen potentiaali on otettu huomioon myös raitiotiehankeissa; vuonna 2015 tehty raitiotien yleissuunnitelman tarkistus suosittelee raitiotien linjausta Insinöörinkadulta Hervantajärvelle Arkkitehdinkadun sijaan (Selvitys raitiotien ulottamisesta Hervantajärven alueelle 2015). Kuvassa 1 on merkitty punaisella alkuperäisen yleissuunnitelman mukainen linjaus Ahvenisjärventielle, vihreällä tarkistetun yleissuunnitelman suosittelema linjaus Hervantajärven tulevalle asuinalueelle, ja sinisellä Hermiankadun varikkolinja sekä varikkoalue Kauhakorvenkadun eteläpuolella. Hervantajärven alueelle tulee varsinainen

päätepysäkki, ja varikkoalue Kauhakorvenkadun alueelle; Hermiankadun kautta kulkevalle varikkolinjalle on myös suunniteltu pysäkkivarausta.



Kuva 1: Hervannan raitiotielinjaukset (kuva omani, suuntaa antava)

Raitiotien suunnittelu on ollut pitkälinen prosessi, ja sen toteutumisesta ei ole ollut varmuutta. Aamulehti kirjoitti 14.11.2015, että kyselyn perusteella kaupunginvaltuusto tukee raitiotien rakentamista jos valtion 30 prosentin tuki varmistetaan, mutta jos tätä tukea ei saadakaan, valtuusto äänestää ratikkaa vastaan. Vuosi 2016 on siis merkittävä hankkeen kannalta, kun päätökset valtion tuesta tehdään ja kaupunginvaltuusto äänestää lopullisesti puoltaako se hanketta vai ei. 5.4.2016 hallituksen kehysriihessä päätettiin antaa Tampereen raitiotiehankeelle 71 miljoonaa euroa kahdessa osassa; ensimmäiset 55 miljoonaa euroa tulee ensimmäisen osuuden eli Hervanta-keskusta sekä keskusta-keskussairaala -välien rakentamiseen, ja loput 16 miljoonaa euroa keskusta-Lentävänniemi

-osuuden rakentamiseen. Tärkeä perustelu raitiotiehankeen rahoittamiselle oli sen tärkeys asuntorakentamisen edistämiseksi; ratikan lähialueille on mahdollista rakentaa jopa 46 000 uutta asuntoa vuoteen 2040 mennessä. (Aamulehti 5.4.2016.)

2. Tutkimusasetelma

Kuten edellä käy ilmi, Tampereen raitiotiehanke on pitkä ja vaiherikas prosessi. Itse Hervannassa asuvana kiinnostuin siitä, miten raitiotietä on kaupunginosaan suunniteltu; sekä raitiotien päätepisteen valinnalla – etenkin jos se tulee Hervantajärven alueelle – että varikkoalueen suunnittelulla on suuri merkitys Hervannan kaupunkikuvalle ja hervantalaisille ihmisille. Susanna Karttunen (2010) tutki pro gradu -tutkielmassaan maankäytön konflikteja Hervantajärven alueen kaavoituksessa ja havaitsi, että konflikti syntyy nimenomaan siitä, että luonnontilaiseen metsään suunnitellaan asuinalueita (Karttunen 2010, 42). Hervanta on tiiviisti rakennettu, mutta sitä ympäröi laajat erämaiset metsät, joita alueen asukkaat käyttävät päivittäiseen virkistymiseen ulkoilun merkeissä. Nämä metsäalueet on usein havaittu erittäin tärkeiksi alueiksi hervantalaisille (ks. esim. Karttunen 2010, Karjalainen 2008), ja onkin luonnollista, että niiden käyttämistä rakennusalueena vastustetaan jollain tasolla.

Hervantajärven lisäksi myös raitiotien varikkoalueen rakentaminen suunnitellulle alueelle Kauhakorvenkadun eteläpuolelle Hermiankadun läheisyyteen vaatii luonnontilaisen metsäalueen käyttöönottoa ja samalla liito-oravan pesäpuiden kaatamista, johon Tampereen kaupunki haki poikkeuslupaa Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta (Hervannan Sanomat 19.8.2015). ELY-keskus antoi joulukuussa 2015 poikkeamisluvan liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämiseksi; Tampereen ympäristönsuojeluyhdistys reagoi tähän valittamalla päätöksestä hallinto-oikeuteen tammikuussa 2016 (Hervannan Sanomat 20.1.2016). Varikkoalueen kohtalo on nyt oikeuden käsissä, ja sen tekemä päätös tulee olemaan merkityksellinen paitsi raitiotiehankeelle, myös luonnonsuojelun asemalle Tampereella.

Raitiotien rakentamisessa ja erityisesti sen alkupäässä – varikkoalueessa ja Etelä-Hervantaan sijoittuvassa päätepisteessä – on siis paljon aineksia ympäristöpoliittisiin konflikteihin. Suojellaanko liito-oravaa vai rakentaako kaupunki varikon Kauhakorvenkadun tontille? Vaikuttaako raitiotien rakentaminen Hervantajärven kaavoituksen hyväksymiseen asukkaiden keskuudessa? Miten

alkuperäisen raitiotien linjauksen siirtyminen pois Arkkitehdinkadulta vaikuttaa? Miten sinällään kestävä kehitys ja kestävä joukkoliikennettä edustava raitiotie hyväksytään, jos sen rakentaminen vaatii liito-oravan pesimäalueiden heikentämistä ja luonnontilaisten metsien käyttöönottoa? Miten eri toimijat käsittelevät näitä ristiriitoja?

Olen kiinnostunut erilaisista ristiriidoista, joita ympäristöön ja alueidenkäyttöön liittyvä keskustelu pitää aina sisällään. Joukkoliikenteen kehittäminen kokonaisuudessaan entistä paremmaksi on Tampereen kokoisessa kaupungissa mielestäni varsin tärkeä tehtävä, sillä kaupunki on sitoutunut kestävä kehityksen periaatteisiin ja yksityisautoilun ja sen saasteiden vähentäminen ei onnistu ilman toimivaa, ripeää ja helposti saavutettavaa julkista liikennettä. Joukkoliikenteen kehittäminen on yhteydessä myös luonnonsuojeluun monin tavoin: liikennesuunnittelu on myös maankäytön suunnittelua, ja maankäytön suunnittelu vaatii linjanvetoja luontoarvojen suhteen. Maankäytön suunnittelijat eivät voi yksipuolisesti tehdä ratkaisuja, vaan alueiden kehittäminen vaatii useiden intressiryhmien kuulemista ja monipuolista yhteistyötä, ja usein myös luontoarvot nousevat tärkeiksi asioiksi juuri tätä kautta. Näistä lähtökohdista olen muodostanut tutkimusongelmani, joka pureutuu luonnonsuojelun ja joukkoliikenteen kehittämisen dynamiikkaan erityisesti tamperelaisesta näkökulmasta.

Tutkimuskysymykseni on:

- Millainen asema luonnonsuojelulla on joukkoliikenteen kehittämisessä Tampereella?

Tarkentavia alakysymyksiä ovat:

- Millaisia ympäristöpoliittisia ristiriitoja Tampereen raitiotiehankkeessa on havaittavissa?
- Miten asiantuntijat ja asukkaat suhtautuvat hankkeen Hervannan alueen suunnitelmiin?

Tutkimuksen perimmäinen tarkoitus on löytää ja tuoda esiin ristiriitoja ja isoja kysymyksiä, mitä tämän kaltaisiin isoihin hankkeisiin aina liittyy, ja sitä kautta tarkastella luonnonsuojelun asemaa tamperelaisessa päätöksenteossa ja joukkoliikenteen kehittämisessä. Hervantalaiset ovat aktiivisia ja halukkaita vaikuttamaan asuinalueensa kehittämiseen (Karttunen 2010, 37), ja raitiotiehankkeen kaltainen iso muutos herättää keskustelua puolesta ja vastaan. Kaupungin edustajille ja suunnittelijoille tämä aktiivisuus on sekä hyvä että huono asia: hervantalaiset on helppo saada osallistumaan erilaisiin asukastilaisuuksiin ja esimerkiksi raitiotien pysäkkien suunnitteluun, mutta toisaalta myös omia tärkeitä virkistysalueita puolustetaan viimeiseen saakka, kuten Hervantajärven pitkällisestä kaavoitusprosessista voi päätellä. Haluankin tutkimuksessani perehtyä siihen, millaisia

ristiriitoja hankkeeseen liittyy ja miten eri toimijat – asemansa puolesta raitiotiehankeeseen perehtyneet henkilöt sekä hervantalaiset asukkaat – suhtautuvat raitiotiehankkeen etenemiseen ja luonnonsuojeluun joukkoliikenteen kehittämisen yhteydessä. Tämän varsin paikallisen tutkimusasetelman kautta yritän löytää laajempaa näkökulmaa siihen, miten maankäytön haasteissa voidaan huomioida paitsi kaupunkiseutujen kehittäminen nykyisiä ja tulevia tarpeita ajatellen, myös luonnon säilyminen arvokkaana virkistyslähteenä ja joskus myös lailla määriteltynä suojelukohteena.

Tampereen raitiotiehankeeseen liittyen on tehty joitain opinnäytetöitä, mutta eri näkökulmasta; Kirsi Aalto (2015) tutki hanketta riskien arvioinnin näkökulmasta (Aalto 2015, 3), ja Krista Kumanto-Kooni (2013) tutki Tampereen teknillisen yliopiston diplomityössään raitiotiehankkeiden ennusteiden arviointia muutamissa eurooppalaisissa kaupungeissa, joita voisi verrata Tampereeseen (Kumanto-Kooni 2013, 1). Aallon mukaan riskit, joita raitiotiehankeeseen liitetään, ovat erityisesti taloudellisia, poliittisia ja päätöksentekoon liittyviä riskejä (Aalto 2015, 52), ja näitä samoja elementtejä huomasin omasta aineistostanikin, vaikka lähtökohta raitiotiehankkeen tarkastelulle on erilainen. Tämä kertoo mielestäni hyvin siitä, että ympäristöpoliittinen näkökulma ei ole oma, erillinen lokerosa, vaan se on syytä pitää mukana kaikenlaisessa arvioinnissa. Asioiden painotus eri osa-alueilla ja eri toimijoiden välillä on tietysti erilainen, ja tämä taas näkyy eri elementtien sisälläkin. Toimijoiden väliset erot näkyivät riskien arvioinnissa (Aalto 2015, 63), ja myös ympäristönäkökulmasta sillä on väliä, kuka puhuu. Kumanto-Kooni korostaa suunnitelmien tarkkuuden tärkeyttä ja hankkeen jälkiarviointia, jotta raitiotiehanketta voidaan tarkastella jälkeenpäin ja tunnistaa mahdolliset virheet (Kumanto-Kooni 2013, 99); tämä huomio koskee mielestäni yhtä lailla muun muassa ympäristövaikutusten arviointia ja erilaisia luontoarvoihin vaikuttavia päätöksiä.

Käyttämäni ympäristö- ja aluepoliittinen näkökulma tuo raitiotiehankeeseen jälleen uuden ja varsin tärkeän tutkimuslähtökohdan. Vaikka isoissa hankkeissa tehdään ympäristövaikutusten arviointeja ja muita ympäristöselvityksiä, jää laajempi ympäristöpoliittinen näkökulma joskus helposti vajaaksi, ja luonnonsuojelun näkökulma piirtyy esiin usein lähinnä lainsäädännön luomien raamien kautta. Pyrin tarkastelemaan raitiotiehanketta ja sen kautta laajemmin joukkoliikenteen kehittämistä osana yhdyskuntasuunnittelua, jossa on huomioitava myös luonnon ja ympäristön asettamia rajoja; tärkeässä osassa ovat erilaiset toimijat erilaisissa rooleissa, ja näiden toimijoiden väliset suhteet.

Tutkielman rakenne tästä eteenpäin on seuraava: luvussa 3 perehdyn erilaisiin tutkimuksiin, joilla luon teoreettista taustaa oman aineistoni käsittelylle. Luvussa 4 esittelen aineistoni ja menetelmän,

joita olen analyysissä käyttänyt. Luvussa 5 jaottelen aineistoni eri kategorioiden alle ja analysoin löydöksiä. Luvussa 6 yhdistän teoreettisen keskustelun aineiston analyysiin ja pohdin analyysin tuloksia käsitteiden kautta, ja lopuksi luvussa 7 pohdin tutkielmaani jatkon kannalta.

3. Teoreettinen tausta

Olen etsinyt oman aineistoni käsittelylle teoreettista taustaa aiemmasta tutkimuksesta etsien erityisesti yhdyskunta- ja liikennesuunnitteluun, konflikti- ja ristiriitatilanteisiin, osallistumisen ja osallistamisen keinoihin sekä luonnonsuojeluun ja ympäristöpoliittisiin tapauksiin liittyviä tutkimuksia. Olen tarkastellut paitsi yleisempiä ja isompia kokonaisuuksia käsitteleviä tutkimuksia, myös erittäin paikallisiin konteksteihin keskittyviä tutkimuksia. Näitä erilaisia paikallisia kiistoja ja konflikteja koskevia tutkimuksia löytyy ympäristöpolitiikasta ja siihen liittyviltä aloilta paljon, sillä ne tarjoavat hedelmällisiä tutkimuskohteita ja paljon erilaisia näkökulmia tarkasteltavaksi.

Näiden tutkimuksien kautta oma näkökulmani tutkimustyöhön on muotoutunut monitahoiseksi; tarkastelen raitiotiehanke-tapauksen kautta yhtäältä luontopolitiikkaa ja toimijoiden luontokäsityksiä, jotka synnyttävät ristiriitoja ja konflikteja, ja toisaalta sitä, miten näitä ristiriitoja voitaisiin käsitellä. Pyrkimykseni on saada hanketta tarkastelemalla nostettua esiin niitä jatkuvia prosesseja, joiden kautta luonnonsuojelua ja kehittämishankkeita viedään eteenpäin sekä rinnakkain että limittäin, joskus intressit törmäten. Nostan seuraavissa alaluvuissa aiempia tutkimuksia esitellessäni esiin käsitteitä, joita yhdistän analyysini tuloksiin luvussa 6; tärkeimpiä käsitteitä ovat muun muassa luontopolitiikka, osallistuminen, toimijuus, konflikti ja suunnitteluvara. Tarkoitukseni on käyttää käsitteitä niin, että saan luotua keskustelua käytännön huomioiden ja teoreettisuuden välille.

Olen jaotellut tarkastelemiani tutkimuksia eri alaotsikoiden alle, joskin useimmat tutkimukset sopisivat moneen ryhmään. Aloitan teoriaosuuden yhdyskunta- ja liikennesuunnittelua käsittelevillä tutkimuksilla, sillä tämä luo pohjan muulle teorialle, onhan tutkimusaiheeni lähtökohtana maankäytön kannalta erittäin tärkeä joukkoliikenteen kehitys. Tämän jälkeen siirryn tarkastelemaan tutkimuksia aineistoni jaottelun mukaisesti ja syvennyn tarkemmin toimijuuteen ja osallistumiseen, konflikteihin sekä luonnonsuojeluun maankäytön ja joukkoliikenteen kehittämisen yhteydessä.

3.1 Lähtökohtana yhdyskunta- ja liikennesuunnittelu

Seppo Lampinen (2015) on tutkinut väitöskirjassaan liikennesuunnittelua ja yhdyskuntarakenteen hajautumista. Lampisen mukaan maankäyttöä suunnitellaan usein liikennejärjestelmien mukaan, mutta myös toisinpäin tapahtuva suunnittelu eli liikenteen kehittäminen yhdyskuntarakenteen mukaan olisi kehitystä eteenpäin (Lampinen 2015, 14–15). Liikennesuunnittelu on hyvin vähän käsitelty aihe kaupunkitutkimuksessa, ja vaikka se on usein esillä julkisuudessa esimerkiksi hankkeiden kautta, se otetaan ”annettuna”, teknisenä ratkaisuna ja vähäinen tutkimus voi johtua myös tästä (emt., 25). Liikenteen merkitys on kuitenkin suuri, oli kyse sitten yleisestä viihtyisyydestä, ihmisten arkeen vaikuttavista käytännön ratkaisuista ja jopa asuinpaikan valinnasta.

Liikenteen merkitystä yhdyskuntasuunnittelussa voi pohtia Jorma Mäntysen (2003) suunnitteluharjoituksen kautta: mitä tarvitaan, kun Saharaan pitäisi suunnitella Hervannan kokoiselle alueelle liikennejärjestelmä? Aluksi tarvitaan ihmiset, joita varten suunnitellaan, ja sen jälkeen tarvitaan kolmea elementtiä eli liikenneväyliä, liikennevälineitä ja ohjauskeinoja (Mäntynen 2003, 86–87). Tämän ajatusleikin kautta on hieman helpompi ymmärtää liikennesuunnittelun monimutkaisuutta ja sitä, kuinka vaikeaa on ottaa huomioon kaikki erilaiset osapuolet ja luoda kaikkia tyydyttäviä liikenneratkaisuja. Raitiotiehanketta suunniteltaessa lisähaastetta tuo sen sijoittaminen vanhaan infraan, sillä yleisesti esimerkiksi sujuvat pysäkkijärjestelyt vaativat paljon tilaa ja koordinaatiota bussiliikenteen, autojen ja kevyenliikenteen kanssa. Vaikka Hervannassa suunniteltu reitti kulkee pääosin tilavia katuja pitkin, raitiotie vaatii silti paljon muutoksia.

Lampinen huomauttaa, että liikenne ei ole yksiselitteinen käsite, vaan se tarkoittaa sekä ihmisten ja tavaroiden kuljetusta paikasta toiseen että kulkuneuvojen ja jalankulkijoiden liikkumista liikenneväylillä (Lampinen 2015, 62). Liikennesuunnittelusta puhuttaessa onkin tiedettävä mistä tarkalleen puhutaan. Raitiotiehankkeessa liikenne on käsitteellisesti kumpakin; on otettava huomioon se, että raitiotie joukkoliikenteen osana kuljettaa ihmisiä paikasta toiseen ja toisaalta se, *miten* se sen tekee. Liikennesuunnittelu vaatiikin isompien kokonaisuuksien huomioimista; missä ihmiset asuvat ja käyvät töissä, miten kevyen liikenteen väylät rakennetaan suhteessa joukkoliikenteeseen ja henkilöautoihin, miten järjestelmästä saadaan mahdollisimman sujuva mahdollisimman monille. Yhteistyö loppukäyttäjien kanssa on myös oleellista, sillä esimerkiksi epäkäytännöllisesti suunnitellut suojatiet tai muut järjestelyt voivat aiheuttaa omien oikoreittien syntymisen ja sitä kautta myös vaaratilanteita.

Liikennesuunnittelun hankaluus on osittain kiinni siitä, että kaupunkia ja sen liikennejärjestelmiä ei voi suunnitella valmiiksi ennen kuin ihmiset muuttavat sinne, vaan kaupunki ja liikenne sen mukana kasvavat pikkuhiljaa. Hervanta on hyvä esimerkki, sillä 40-vuotias lähiö on kasvanut nykyisen kaltaiseksi ajan myötä, aina kulloisenkin aikakauden mukaisilla päätöksillä, ja raitiotie on jälleen yksi kaupunkikuvaa ja asukkaiden elämää muuttava hanke. Tehdyillä ratkaisuilla on merkitystä paitsi Hervannassa, myös muualla; jos esimerkiksi Pyyntien moottoritiehanke olisi edennyt 1960–70 - luvuilla, Tampere olisi aivan toisenlainen kaupunki. Suunnitelman taustalla oli ajatus tuoda Suomeen ja Tampereelle amerikkalaista liikennekulttuuria, jossa henkilöauto on liikennejärjestelmän peruslähtökohta, ja esimerkiksi kevyen liikenteen väylät ovat osittain turhia (Laine & Peltonen 2003, 104).

Tällaiset suunnitelmat kuulostavat nykypäivänä täysin hulluilta. Vaikka henkilöautojen määrä Suomessa on kasvanut huimasti – vuonna 1965 niitä oli noin 451 000, ja vuonna 2015 jo yli 2,6 miljoonaa (Autoalan tiedotuskeskus 2016) – niin myös joukkoliikenteen suosio on kasvanut ja sen ymmärretään olevan olennainen osa kaupunkisuunnittelua ja kestävämpää tulevaisuutta. Tiivistyvä kaupunkirakenne helpottaa joukkoliikenteen edistämistä, mutta toisaalta se voi aiheuttaa muunlaisia ristiriitoja ja paineita kaupunkisuunnittelun kentällä (Anttonen 2007, 54). Hyvä liikennesuunnittelu ja joukkoliikenteen hyödyntäminen on yksi osa kestävä kehityksen edistämisessä, johon Tampereen kaupunkikin tähtää paitsi yleisesti strategiassaan, niin myös raitiotiehanketta suunnitellessaan. Tästä päästään jälleen siihen perustavanlaatuisen kysymyksen, johon tutkielmassani haluan etsiä vastausta: millainen asema luonnonsuojelulla on joukkoliikenteen kehittämisessä? Voiko kestävä kehityksen nimissä suunnitella joukkoliikennratkaisuja, jos ne ratkaisut samalla vaikuttavat paikallisiin luontoarvoihin hyvinkin voimakkaasti – vai onko painoarvo suuremmassa kuvassa, jossa kokonaisvaltaista kestävyyttä voidaan edistää paikallisista ongelmista huolimatta?

Tampereen kaupungin liikennepolitiikan ympäristönäkökulmaa on tutkittu pro gradu -tutkielmassa vuonna 2005, jolloin nykyistä raitiotiehanketta edeltävät suunnitelmat olivat ajankohtaisia. Jo tuolloin pikaraitiotie nähtiin selkeästi hankkeena, johon liittyy ympäristönäkökulma (Tjäderhane 2005, 40). Etenkin ilmansaasteiden, melun ja yksityisautoilun vähentäminen oli yhteydessä joukkoliikenteen ympäristöargumentaatioon (emt., 58). Tämä myötäilee yleistä ajattelua: mitä enemmän ihmisiä saadaan jättämään oma auto kotiin ja matkustamaan joukkoliikennevälineillä, sitä positiivisempia ympäristövaikutuksia voidaan saavuttaa. Pikaraitiotie nähtiin potentiaalisempana yksityisautoilun vähentäjänä kuin bussiliikenne, ja myös sujuvampana ja nopeampana liikennemuotona sekä tärkeänä linkkinä kaupunkirakenteen tiivistämisessä (emt., 59–61). Erityisesti ratikan yhteys

kaupunkirakenteeseen nousi esiin myös omassa aineistossani (katso luku 5), mikä osaltaan selittyy Tampereen rakenteella kahden järven välissä ja sen myötä laajalle levinneellä asukasmäärällä. Lähes kaikki joukkoliikenne kulkee keskustan kautta, mikä aiheuttaa painetta paitsi keskustan suunnittelulle, myös muulle maankäytön suunnittelulle ympäri kaupunkia.

Liikennesuunnittelu on pitkälti osa yhdyskuntasuunnittelua, jos yhdyskuntasuunnittelu ajatellaan laajemmin kuin pelkästään maankäytön suunnitteluna (Lampinen 2015, 70). Yhdyskuntarakenne on aikojen kuluessa hajautunut kaupunkien kasvaessa ulospäin verkostomaisiksi; tällaisella rakenteella on kuitenkin huonot puolensa (emt., 85). Lampinen kytkee yhdyskuntarakenteen hajautumisen autoriippuvuuteen (emt., 92), johon liikennesuunnittelussa voi olla hankala puuttua. Vaikka Tampereella on nykypäivänä suhteellisen toimiva busseilla hoidettu joukkoliikenne, yksityisautoilun voimaa on vaikea nujertaa. Olisiko raitiotiestä siihen, kuten Minna Tjäderhanen (2005) haastateltavat uskoivat jo yli vuosikymmen sitten? Tampereella on tehty paljon työtä kaupunkirakenteen tiivistämisen suhteen, vaikka kaupunki on myös levinnyt kokonaan uusille alueille kuten Vuorekseen. Tietyille alueille tiivistyvät asukasmassat ja hyvä julkinen liikenne ovat toisiaan tukevia ja yleisesti ajateltuna myös ympäristön kannalta positiivisia ominaisuuksia Tampereen yhdyskuntarakenteen suunnittelussa, mutta raitiotien ohella myös muu julkinen liikenne vaatii paljon panostusta, jotta väkisinkin raitiotien ulottumattomiin jäävät asuinalueet pysyvät myös elinvoimaisina.

3.2 Erilaisten toimijoiden paikallisen osallistumisen tärkeys

Yhdyskunta- ja liikennesuunnittelu on paitsi isompi kokonaisuus, aina myös hyvin paikalliselle tasolle menevää suunnittelua, sillä esimerkiksi kaavoituksessa päätetään pienistäkin yksityiskohdista. Asukkaiden mahdollisuutta osallistua on vuosien aikana parannettu, vaikka asukkaat usein myös aktiivisesti lähtevät itse vaikuttamaan asioihin, ainakin jos ovat eri mieltä suunnitelluista asioista. Laajemmassa yhdyskuntasuunnittelun kontekstissa paikalliset tapahtumat voivat nousta suureen rooliin ja jopa muokata kaupungin toimintatapoja; toimijakentän laajentuminen tuo sekä mahdollisuuksia että uhkia kaupunkisuunnitteluun. Oman tutkimukseni olen rajannut koskemaan erityisesti Hervannan aluetta kaakkois-Tampereella: koko raitiotienhankkeen tarkastelun sijaan sain aluetta rajaamalla poimittua esiin mielenkiintoisia paikallisia tapahtumia ja asioita, joiden kautta voin tutkia myös osallistumista ja toimijuutta. Rajatumman tapauksen avulla myös luonnonsuojelun asemaa suunnittelussa ja kehittämisessä on helpompi arvioida.

Hervanta on kiinnostanut tutkimusnäkökulmasta muitakin kuin minua. Virpi Karjalainen (2008) tarkasteli pro gradussaan Hervantaa elinympäristönä ja kehittämiskohteena kaupunkisuunnittelun näkökulmasta. Hervantaa pidetään usein varsin omaleimaisena, ja sillä onkin jo 40 vuoden historia, jonka aikana se on muovautunut sellaiseksi kuin on: kansainväliseksi, erilaisten ikä- ja sosiaaliluokkien sulatusuuniksi, unohtamatta asemaa merkittävänä työpaikkakeskittymänä (Karjalainen 2008, 13). Hervannan yhteishenki ja ”hervantalaisuus” olivat asioita, jotka tunnistettiin selkeästi (emt., 39), ja Hervanta onkin asuinalue, jonka moni tietää ja josta monella on mielipide, vaikka ei olisi siellä koskaan käynytäkään. Karjalainen havaitsi osallistumisen olevan tärkeää hervantalaisille, ja että siihen oli panostettu; kuitenkin myös kansalaisosallistumisen prosesseja hidastava tai vaikeuttava vaikutus oli huolenaiheena (emt., 51–52). Voi olla, että Hervannan omaleimainen imago on vaikuttanut erilaisiin suunnitteluprosesseihin; tutkimuskohteena se antaa monenlaisia mahdollisuuksia tarkastella erilaisia kaupunkisuunnittelun ja kehittämisen prosesseja.

Yksi kiinnostava tutkimusnäkökulma Hervantaan on Eveliina Asikaisen väitöskirja (2014), jossa perehdytään lähiöluonnon muotoutumiseen Hervannassa ja sen naapuriin rakentuneessa Vuoreksessa. Lähiöluonto on kaupunkilaisille tärkeä henkireikä arjen elämässä, ja usein juuri lähiöluontoa uhkaava rakentaminen tai muu muokkaus herättää halun osallistua ja vaikuttaa omaan ympäristöönsä. Tähän prosessiin viitaten Asikainen hyödyntää ihmisen ja luonnon vuorovaikutuksesta termiä luontopolitiikka, joka kuvaa luonnon politisoitumista joko hallinnollisten prosessien tai avointen konfliktien kautta (Asikainen 2014, 22). Myös raitiotie on osa tamperelaisen luonnon politisoitumista kummassakin merkityksessä mitä suurimmassa määrin, sillä hanke etenee pitkien prosessien kautta ja se on myös vaarassa konfliktoitua, ainakin mikäli luonnonsuojelun näkökulmaa ei huomioida riittävästi.

Asikainen esittelee myös kaksi erilaista tapaa kehittää ihmisen asuinympäristöä: rakentaminen, jolloin kaikki otetaan ns. kerralla haltuun, ja asustaminen, jolloin ympäristön muotoutuminen tapahtuu pikkuhiljaa tarpeiden mukaan (Asikainen 2014, 25). Luontoa on muovattu Hervannassa kummallakin tavalla, joskin rakentamisen lähtökohta on keino isommassa mittakaavassa; myös raitiotiehanke on sellainen projekti, jossa muutokset ovat isoja ja suhteellisen nopeasti tapahtuvia ja vaikuttavat isoihin ihmismääriin. Toimijuus voi olla lähtökohtaisesti hieman erilaista riippuen siitä, millä tavalla asuinympäristö kehittyy – rakentamisen yhteydessä osallisuutta voidaan tarjota suunnittelijoiden puolelta ja kokonaisuutta voi olla jopa vaikea hahmottaa, kun taas asustamisen tuottama toimijuus on enemmän yksilölähtöistä ja voi aiheuttaa kiivaampia reaktioita jos henkilökohtaisesti tärkeiden lähiöluontoalueiden vallitsevaa olemusta uhataan. Yhtä kaikki,

asukkaiden kokemusta ja tietämystä omasta lähiöluonnosta voisi käyttää maankäytön suunnittelussa enemmän hyödyksi (Asikainen 2014, 61), jolloin asukkaat pääsisivät paremmin osaksi luontopolitiikkaa.

Jo aiemmin luvussa 2 mainittu Karttusen (2010) pro gradu -tutkielma tarttui pitkään ajankohtaisena pysyneeseen aiheeseen eli Hervantajärven kaavoitukseen, joka monille hervantalaisille näyttäytyi uhkana molempien Asikaisen käyttämien käsitteiden eli rakentamisen ja asustamisen näkökulmasta. Gradu käsittelee aihetta tutkimalla sanomalehtiaineistoja 1990-luvun alkupuolelta tutkimuksen tekoajankohtaan eli vuoteen 2009 asti (Karttunen 2010, 5). Karttunen tutki Hervantajärven kaavoitusta maankäytön konfliktina, jossa kaupungin tekemiä kaavoitustoimia vastustettiin ja joista valitettiin kollektiivisesti, hervantalaisten ollessa aktiivisia toimijoita itselleen tärkeiden metsäalueiden suojelussa. Kiista jatkui varsin pitkään; aihe oli toki välillä lähes kokonaan poissa keskusteluista, mutta aina kaupungin suunnitelmien jatkuessa myös hervantalaiset alkoivat toimia. Yksi perimmäinen syy tähän konfliktiin on viheralueelle rakentaminen ja siihen liittyvät luonnonsuojelulliset arvolähtökohdat (emt., 25). Konfliktin käsitteeseen liittyy myös erilaiset määrittelykamppailut – miten alue nähdään eri osapuolten näkökulmista ja millainen arvo sille annetaan (emt., 26).

Nämä määrittelykamppailut näkyvät myös raitiotiehankkeessa; eri toimijaryhmät arvottavat Hervantajärven metsää ja varikkoalueeksi suunniteltua metsää eri tavoin, ja nämä arvot eivät kohtaa kun hanketta viedään eteenpäin. Hervantalaisille näiden metsäalueiden ydin on niiden virkistys- ja maisema-arvoissa (Karjalainen 2008, 62), kun raitiotiehanketta edistävät toimijat näkevät näissä alueissa enemmän potentiaalia myös rakennusmaana. Määrittelykamppailun ytimessä ovat diskurssit Hervannan alueen luonnon merkityksestä, Hervannan luonne lähiönä sekä Hervanta osana kaupunkia ja sen asukkaiden suhde muihin toimijoihin (Karttunen 2010, 42), ja nämä kaikki limittyvät myös omassa tutkimuksessani osaksi kokemusta Hervannasta ja hervantalaisuudesta.

Paikalliset tapaukset eivät välttämättä kosketa suuria ihmismääriä, mutta yleensä niille joita se koskee, asia on sitäkin tärkeämpi. Sen lisäksi, että asukkaat ovat itse aktiivisia ja kiinnostuneita, kansalaisten osallistaminen kaupungin ja suunnittelijoiden toimesta on yhä yleisempää. Osallisuutta on tutkittu myös Tampereen alueella, muun muassa Vuoreksen suunnitteluun liittyen. Helena Leino (2006) tutki väitöskirjassaan kansalaisosallistumista uuden asuinalueen suunnittelussa ja sitä, millaisia identiteettejä eri toimijaryhmille, erityisesti kansalaisille, muodostui (Leino 2006, 77). Huomattavasti pienemmästä mittakaavasta huolimatta Hervantajärven kaavoituskiistaa tai raitiotien

varikkoalueen rakentamista voisi käsitellä samasta lähtökohdasta kuin Vuoreksen rakentamista: kun otetaan luonnontilainen metsäalue ja suunnitellaan sinne rakentamista, syntyy lähes väistämättä jonkinlaista liikehdintää myös kansalaisten keskuudessa ja synnytetään näin uudenlaisia toimijoita.

Leino on jakanut Vuoreksen tapauksen kansalaisosalliset kahteen ryhmään: aktiiviset ja näkyvät osalliset, jotka ovat valmiita lähtemään konfliktiin, sekä aktiiviset ja näkymättömät osalliset, jotka etsivät kompromisseja (Leino 2006, 77). On selvää, että raitiotien kohdallakin asukkaat ja muut intressiryhmät jakautuvat erilaisiin ryhmittymiin, joilla on omat taustavaikutteensa ja tavoitteensa. Tämä tekeekin kaupunkisuunnittelusta niin hankalaa ja samalla äärimmäisen mielenkiintoista, sillä eri lähtökohdista katsottaessa perustelut maankäytön ratkaisuille on ymmärrettävissä eri tavoin ja myös osallisten omat perustelut hankkeiden vastustamiselle tai puoltamiselle vaihtelevat.

Kansalaisosallistumista on tutkittu myös kestävä kehityksen prosessien kautta. Liisa Häikiön (2005) väitöskirjassa esitellään kansalaistoimijuuden syntyminen kansalaisjärjestöjen avulla (Häikiö 2005, 187), mikä on aiemmin ollutkin ehkä luonnollisempi keino osallistua. Nykyäänkin erilaisia järjestöjä on paljon ja ne osallistuvat aktiivisesti erinäisiin hankkeisiin työryhmissä, mielipidepalstoilla ja suorallakin toiminnalla, mutta myös yksilön omat mahdollisuudet osallistumiseen ja aktiivisena toimijana olemiseen ovat nykyään vahvemmat. Toimi kansalainen sitten yksin tai ryhmän mukana, jokaisella on henkilökohtainen tausta joka vaikuttaa toimijuudesta syntyvään identiteettiin (Häikiö 2005, 194). Siksi kansalaistoimijoita ei voi luokitella yhdeksi massaksi. Aktiiviset toimijat ja kansalaisjärjestöt ovat usein osallisina erilaisissa ristiriitatilanteissa, ja seuraavaksi tutustunkin tarkemmin muutamiin paikallisiin konfliktitilanteisiin keskittyneisiin tutkimuksiin.

3.3 Konfliktit ja ristiriidat tutkimuksen aiheena

Erilaiset konfliktit ovat olleet hedelmällisiä tutkimuskohteita, ja erityisesti ympäristö- ja aluepolitiikasta kiinnostuneille monista tapauksista löytyy paljon ammennettavaa. Esimerkiksi Juha Peltomaa (2008) tutki Kangasalan rehevöityneen Kirkkojärven äkillistä kirkastumista kesällä 2006 ja tapaukseen erityisesti liittyvää ympäristöhallinnon legitiimiyden heikkenemistä ja kansalaistoiminnan osallisuutta (Peltomaa 2008, 1–2). Tässä tapaustutkimuksessa erityisen kiinnostavaa on se, miten ympäristöviranomaisten asiantuntijuus ja Kangasalan kunnan rooli järven kunnostajana kyseenalaistettiin; paikallisista koostunut ryhmä levitti järveen mikrobiliuosta jolla oletettavasti oli vaikutusta järven kirkastumiseen, ja tämä tehtiin ilman lupaa (emt., 60). Peltomaa on käyttänyt aineistonsa jaotteluun kehysanalyysiä, ja ympäristökiistoissa eri kehukset ovat usein

määrittelykamppailuiden taustalla. Omassa aineistossani on myös havaittavissa erilaisia tyylejä kehystä ja määritellä esimerkiksi varikkoalueen tilanne, ja siksi tilanne sen suhteen onkin erittäin mielenkiintoinen.

Kirkkojärvi ei ole ainoa määrittelykamppailun ja konfliktin aihe Kangasalla. Jenni Kuja-aro (2010) tarkasteli Kangasalan Lentolaan rakennetun Formula Karting -radan rakentamisen vaiheita kolmen vuosikymmenen aikana ja sitä, miten osallistamisvaatimusten lisääntyminen on aiheuttanut valituskierteen erityisesti 2000-luvulla rakentamisen loppuvaiheessa ja sen jälkeen (Kuja-aro 2010, 15). Sekä kunnan viranomaiset että asukkaat ovat olleet aktiivisesti yhteydessä toisiinsa ja karting-radan toiminnanharjoittajaan, ja yrittäneet löytää ratkaisuja ongelmiin joita asukkaat kokevat radan aiheuttavan, mutta lopullista, kaikkia tyydyttävää lopputulosta on ollut hankala saada aikaan (emt., 17). Kuten Karttusen (2010) tutkimuksessa, tässäkin tapauksessa on kyseessä maankäytön konflikti; samaan aikaan se voidaan määritellä myös ympäristökonfliktiksi, sillä suurin ongelma on ollut asukkaiden kokema meluhaitta (Kuja-aro 2010, 20). Kuja-aro tarkastelee konfliktia vuoro-vaikutuksen näkökulmasta ja tuo esiin erään piirteen, mikä saattaa hämärtää itse ongelmaa ja hankaloittaa ratkaisun hakemista: konfliktin henkilöityminen (emt., 55). Raitiotiehankkeessa mahdolliset konfliktit ovat yksittäisiä henkilöitä enemmän eri intressiryhmien välisiä, vaikkakin eri toimijaryhmät saattavat esiintyä yksittäisten henkilöiden kasvoilla.

Luonnonsuojelun ja taloudellisen hyödyn hakemisen välinen kuilu on klassinen esimerkki ympäristöpoliittisista ristiriidoista. Katja Mero (2005) tutki Forssassa sijaitsevan Konikallion luonnonalueen suojelemisesta syntynyttä pitkäaikaista kiistaa (Mero 2005, 6). Kuten omassa tutkimuskohteessani, myös Meron käsittelemässä tapauksessa konfliktiin liittyy vanhaa metsää jonka suojelua hakkuilta tietyt toimijat vaativat, sekä liito-oravia (emt. 52–53). Liito-oravalöydöksillä on suuri vaikutus ympäristökiistoihin, sillä se muuttaa kiistan luonnetta suojelustatuksellaan (Nygren 2013, 93). Ilman liito-oravaakin ympäristöpoliittiset konfliktit ovat hankalia, sillä toimijoita on yleensä useita ja näkemykset poikkeavat joskus rajustikin toisistaan. Myös Meron kuvailemassa kiistassa on ollut osallisina lukuisia eri toimijoita, ja hän on jakanut nämä toimijat suojelun puolustajiin ja vastustajiin (Mero 2005, 61). Toimijoiden jakautuminen onkin erilaisten maankäyttöön ja ympäristöön liittyvien konfliktien peruselementti, eikä Tampereen raitiotiehanke tee poikkeusta.

Sekä paikallisen kontekstin että konfliktitapausten kautta tarkastelemani tutkimukset kietoutuvat monin tavoin yhteen ja niitä yhdistää toimijuuden käsite. Hervantalaiset ovat aktiivisia toimijoita ja

osallistuvat mielellään oman asuinalueensa kehittämiseen ja siitä käytävään keskusteluun. Toki käsite ”hervantalaiset” on yleistävä – kaikilla ei ole kiinnostusta osallistua, eikä tarvitsekaan olla – mutta se kuitenkin kattaa varsin hyvin sen joukon, joka raitiotiehankkeeseen liittyvissä määrittelykamppailuissa on yksi merkittävä osapuoli. Ympäristöön liittyvät konfliktit ovat usein varsin paikallisia ja saavat sävynsä paikallisten ihmisten toimijuudesta. Hervannasta puhuttaessa aluetta ympäröivät metsät nousevat esiin lähes aina, ja niihin kohdistuvat suunnitelmat ovat sytykettä ristiriidoille, joiden kautta asukkaiden aktiivinen toimijuus lisääntyy. Ympäristökonfliktien taustalla voi olla monia syitä ja ne tarjoavat mahdollisuuden tarkastella laajempia yhteiskunnallisia muutoksia (Anttonen 2007, 40); varmaa on se, että aina tulee uusia kiistoja, uusia toimijoita ja uusia toimintatapoja.

Vaikka raitiotiehankkeen ja sen Hervannan alueen suunnitelmien kohdalla ei varsinaisesti puhuta nimby-ilmiöstä, voi ristiriitoja kuitenkin tarkastella sen avulla. Nimby-ilmiö – not in my backyard, ei minun takapihalleni – voidaan tulkita rakentamisen vastustamiseksi, jos sillä yleisesti ilmiön kautta tutkitaan tilanteita, joissa asukkaat tai muut toimijat eivät halua jotain omaan asuinympäristöönsä (Peltonen 2008, 190). Lasse Peltonen nostaa esiin kiinnostavan huomion ristiriitaulottuvuuksista, joita ovat jännitteet eri toimijoiden, kuten suunnittelijoiden ja asukkaiden välillä, tai vastaavasti kokonaiskuvan tarkastelun ja paikallisen tarkastelun välillä (Peltonen 2008, 199). Tällaiset ristiriitaulottuvuudet näkyvät myös Hervannassa, kun eri toimijat määrittelevät hanketta eri lähtökohdista. Hervantajärven kaavoituksen kohdalla asukkaiden rooli oli isompi kuin mitä se raitiotiehankkeen suhteen on; tutkimuksessani korostui enemmän eri intressiryhmien näkemykset, vaikka myös asukasnäkökulma on huomioitu.

3.4 Luonnonsuojelua ja kestävyiden arviointia

Ympäristöpoliittisten konfliktien ja kiistojen tarkastellessa huomio kiinnittyy usein siihen, että käsitys luonnosta ja sen suojelemisesta on eri toimijaryhmillä erilainen. Meron tutkimassa Konikallion tapaus on oiva esimerkki siitä, miten toimijat perustelevat luonnon suojelemisen tarvetta tai suojelemisen tarpeettomuutta. Suojelun tarvetta toivottiin arvioitavan ekologisesta ja biologisesta näkökulmasta, mikä tuottaisi erilaisen lopputuloksen kuin pelkkä taloudellisen ja poliittisen perustelun käyttäminen; tarkoitus oli korostaa alueen luontoarvoja ja saada suojelulle perusteet luonnon monimuotoisuudesta ja sen säilyttämisestä (Mero 2005, 62). Toinen osapuoli, eli suojelua tarpeettomana pitävät tahot taas kokivat Konikallion olevan tavallista metsää ilman merkittäviä luontoarvoja, eivätkä he pitäneet myöskään liito-oravaa niin uhanalaisena lajina, että sen takia alue pitäisi suojella (Mero 2005, 87).

Tällaiset näkökulmat eivät ole kovinkaan ainutlaatuisia, vaan monet ympäristökiistat rakentuvat samanlaisten argumenttien kautta: kiistat myös usein syntyvät samalla kaavalla, eli luontoalueiden suojeluun herätään silloin, kun se on uhattuna rakentamisen tai muun muokkauksen takia.

Kuten Konikalliolla, liito-orava on ollut osallisena monessa muussakin ympäristökonfliktissa. Tampereella Ojalan osayleiskaavan teko osui vuosituhaten vaihteessa mielenkiintoiseen vaiheeseen, kun liito-oravan suojelu ja erilaiset lakiuudistukset tekivät Ojalan kaavoituksesta varsin haastavaa (Nygren 2013, 58). Liito-oravasta on tullut eläimen itsensä tietämättä melkoisen merkittävä toimija kaupunkien kehittämisen kentällä, sillä se on hankalasti löydettävä eläin jonka liikkeitä on vaikea ennustaa (emt., 70), mutta suojelustatuksen vuoksi se on huomioitava kaikessa maankäytössä. Tampereen raitiotiehankkeessakin liito-orava on tärkeä osa palapeliä, sillä sen suojelusta käytävä kädenvääntö on merkittävässä roolissa muun muassa varikkoalueen rakentamisessa. Nina Nygren käyttää termiä suunnitteluvara, jolla kuvataan erilaisia vaihtoehtoja suunnitteluongelmien ratkaisuun, esimerkiksi juuri liito-oravan suojeluun liittyviin haasteisiin (Nygren 2013, 24). Onkin totta, että kaikkia ongelmia ei voida ratkaista samalla kaavalla alueellisten erojen ja muiden haasteiden vuoksi.

Suunnitteluvaran käsite kietoutuu myös luonnon ja luonnonsuojelun käsitteiden ymmärtämiseen. Luontoa ei voi erottaa rakennetusta kaupungista vaan ne ovat monin tavoin yhtä, samoin kuin ihmistä ei voi erottaa luonnosta eikä myöskään ihmisten toimien vaikutuksia luonnon prosesseista (Nygren 2013, 26). Yhdyskunta- ja liikennesuunnittelussa luonnon elementtien huomioiminen on toiminnan lähtökohta, maaperän koostumuksen tuntemisesta lähtien; luonnonsuojelullisia näkökulmia pohdittaessa tilanne muuttuu kuitenkin enemmän poliittiseksi ja ihmislähtöiseksi. Maankäytön prosesseissa joudutaan pohtimaan sitä, minkä verran viheralueita otetaan muuhun käyttöön ja kuinka voidaan turvata virkistysalueiden ja viihtyisyyden säilyminen kaupunkikehittämisen paineissa. Myös Tampereen raitiotiehankkeessa on pohdittava näitä seikkoja ja ekologisen kompensaation mahdollisuutta. Kompensaatiolla tarkoitetaan ympäristöä hyödyttäviä toimenpiteitä, joilla korvataan ympäristölle aiheutettua haittaa; sitä voidaan tehdä joko siinä paikassa missä haitta on tehty, tai jossain muualla (Suvantola 2006, 214).

Kompensaatiomenetelmät ja niiden käyttämisen tarve olisi hyvä tunnistaa jo hankkeiden alkuvaiheessa, mutta myös jatkuva arviointi hankkeen edetessä on yleensä tarpeellista (Nyrölä ym. 2011, 26). Liito-oravan suhteen kompensaatiota kannattaisi tehdä hyvissä ajoin ennen rakentamisen aloittamista, jolloin liito-oravan siirtyminen uudelle alueelle on todennäköisempää (emt., 34). Raitiotiehankkeessa kompensaatio on ajankohtaista erityisesti varikkoalueella, sillä sen rakentaminen

nykyisten suunnitelmien mukaan uhkaa liito-oravan elinalueita: lopullisia ratkaisuja suuntaan tai toiseen ei kuitenkaan ole vielä tehty, joten kompensaatitoimenpiteiden suorittaminenkin on vielä auki.

Kompensaatiojärjestelmien yksi keskeinen tavoite on kestävän kehityksen edistäminen (Suvantola 2006, 215). Tulevaisuuden sukupolvien hyvinvoinnin turvaaminen viisailla päätöksillä lienee kaikkien mielestä hyvä ajatus, mutta yhteisymmärrykseen kestävästä kehityksestä saati luonnonsuojelusta tuskin kaikkien lukuisten eri toimijoiden välillä koskaan päästään. Raitiotiehankeen yksi ydinkysymys on tiiviimmän kaupunkirakenteen ja puhtaamman joukkoliikenteen edistäminen, mutta siitä huolimatta se on ainakin osittain törmäyskurssilla luontoarvojen kanssa. Hervannan alueen suunnitelmissa kietoutuvatkin kiinnostavasti yhteen eri toimijoiden käsitykset luonnonsuojelusta ja kestävästä maankäytöstä, toimijoiden omasta osallisuudesta sekä näkemykset ympäristöpoliittisten ristiriitojen synnystä. Seuraavaksi esittelen aineistoni ja analyysin teossa käytetyn menetelmän, jonka jälkeen luvussa 5 tarkastelen lähemmin toimijoita, ristiriitoja ja luonnonsuojelua raitiotiehankeessa.

4. Aineiston ja menetelmän kuvaus

Tutkielmani on laadullinen ja aineistolähtöinen. Laadullisen tutkimuksen tyypillisiä piirteitä on käyttää ihmistä tiedon keruun instrumenttina, tarkastella aineistoa yksityiskohtaisesti ja monipuolisesti ja niin, että tutkija ei määrää mikä on merkitsevää, vaan se nousee aineistosta esiin. Lisäksi tutkimussuunnitelma elää tutkielman edetessä ja kohdejoukko on valittu tarkoituksella. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 164.) Olen haastatellut neljä erilaista asiantuntijaa ja pyrkinyt löytämään näistä haastatteluista pohjan analyysilleni ja vastauksia tutkimuskysymyksiini. Lisäksi olen tehnyt neljä asukashaastattelua, joilla olen täydentänyt asiantuntijahaastatteluiden löydöksiä ja tällä tavoin lisännyt analyysini syvyyttä tuomalla mukaan paikallista ruohonjuuritason näkökulmaa. Haastatteluaineistojen lisäksi olen etsinyt aineistoa kahdesta paikallisesta sanomalehdestä eli Hervannan Sanomista sekä Aamulehdestä. Sanomalehtiaineisto ei sisällöllisesti ole ollut analyysin kohteena, vaan olen käyttänyt sitä taustamateriaalina jonka avulla voin kohdentaa raitiotiehankeeseen liittyviä tapahtumia ajallisesti.

Haastatteluaineiston olen kerännyt teemahaastatteluilla. Teemahaastattelussa aihepiirit ovat tiedossa, mutta kysymyksille ei ole tarkkaa muotoa ja järjestystä (Hirsjärvi ym. 2009, 208). Tällä tavoin haastatteluiden aikana oli mahdollista keskustella asioista sitä mukaa kun niitä tuli ilmi, ilman tarkkaa etukäteen luotua kysymyslistaa. Käyttämäni haastattelurunko on liitteenä (Liite 1), ja se oli kaikkien asiantuntijoiden kanssa käymieni keskustelujen pohjana; yhden asiantuntijahaastattelun tein aikataulujen vuoksi sähköpostitse, ja tähän haastatteluun muokkasin haastattelurunkoa sellaiseksi, että kysymyksiin on helpompi vastata ilman keskusteluyhteyttä. Valitsin kaikki neljä asiantuntijahaastateltavaa itse, heidän työnsä tai muun asemansa perusteella. Haastateltavien joukossa oli kaupungin virkamies, raitiotiehankkeen edustaja, poliitikko sekä luonnonsuojeluaktiivi, ja heillä kaikilla on jonkinlainen sidos raitiotiehankkeeseen asemansa kautta. Nauhoitin kolmen asiantuntijan kanssa tekemäni haastattelut ja litteroin ne jälkeinpäin; nauhoitettua haastatteluaineistoa kertyi yhteensä noin kaksi tuntia.

Asukashaastattelut (kysymykset liitteessä 2) tein sähköpostitse aikatauluhaasteiden vuoksi. Haastateltavat keräsin omien tuttavieni kautta kyselemällä, ainoa kriteeri oli se, että henkilön täytyy asua Hervannassa. Asukashaastatteluiden kohdalla en pyrkinyt kattavaan otantaan hervantalaisista asukkaista saati yhtä kattavaan haastattelumateriaaliin kuin asiantuntijoiden kohdalla. Enemmänkin pyrin laajentamaan asiantuntijahaastatteluiden pohjalta nousseita mielenkiintoisia kysymyksiä myös asukasnäkökulmasta pohdittaviksi.

Keräämäni aineiston analyysissä olen käyttänyt sisällönanalyysiä. Tulostin kaiken keräämäni aineiston ja aloitin lukemalla haastatteluita merkiten samalla alleviivauksilla kaikenlaisia kiinnostavia huomioita. Seuraavaksi aloin jaotella aineistosta löytämiäni huomioita teoriaosuudessa läpikäymieni kolmen osa-alueen alle. Tämä työskentelytapa – aineiston teemoittelu ja tyypittely - on tyypillistä laadullisen aineiston käsittelyssä (Hirsjärvi ym. 2009, 224), ja yleistä on myös se, että koko aineistoa ei käytetä, eikä välttämättä edes analysoida (emt., 225). Jaottelu kolmeen eri teemaan oli hyvä valinta, sillä aineisto jakautui hyvin näihin teemoihin ja antoi mukavan tavan tarkastella löydöksiä pienempinä palasina. Pystyin käsittelemään aineistoni lähes kokonaisuudessaan systemaattisesti tällä teemoittelulla, ja sain näin pienehköstä aineistostani paljon irti.

Luvussa 5 esittelen nämä eri osa-alueiden löydökset tarkemmin. Monet kohdat toistuivat eri osa-alueissa, ja näitä koko aineiston läpileikkaavia keskeisiä asioita olen nostanut esiin analyysin tuloksissa luvussa 6, jossa pyrin vastaamaan tutkimuskysymyksiini. Asukashaastatteluista otetut sitaattit olen merkinnyt käyttämällä koodeja A1, A2, A3 ja A4, näissä numerojärjestys tulee

haastattelujen tekojärjestyksestä. Asiantuntijoiden roolin halusin tuoda näkyväksi, ja siksi olen koodannut sitaatit niin, että asiantuntijan aseman näkee, käyttämällä seuraavia koodeja:

- VM = kaupungin virkamies
- PO = poliitikko
- RA = raitiotiehankkeen edustaja
- LS = luonnonsuojeluaktiivi.

Asiantuntijoiden roolin näkyminen antaa hyvän mahdollisuuden tarkastella eri toimijoiden asemaa ja näkemyksiä ja tehdä myös vertailua siitä, miten henkilön asema vaikuttaa. En kuitenkaan tarkoituksellisesti etsinyt mielipide-eroja; laadullisen tutkimuksen lähtökohdan mukaisesti katsoin, mitä aineistosta nousee esille. Seuraavaksi siirryn analyysini pariin tarkastelemaan niitä huomioita, joita aineistostani löysin.

5. Analyysi

Olen jakanut haastattelumateriaalista löytämäni havainnot kolmen osa-alueen alle. Nämä osa-alueet eli paikallinen osallistuminen ja toimijuus, konfliktit ja ristiriidat sekä luonnonsuojelu ja kestävä kehitys nousivat haastatteluissa esiin tavalla tai toisella useaan kertaan, ja tarjosivat minulle mielekkään tavan työstää aineistoa. Eri osa-alueilla esiintyy päällekkäisyyksiä, mikä on luonnollista, sillä aiheet limittyvät toisiinsa ja keskustelua ei ollut syytä rajata aina vain tiettyyn näkökulmaan; tämä kuitenkin vahvistaa analyysiäni ja antaa laajan näkemyksen luonnonsuojelun asemasta joukkoliikenteen kehittämisessä Tampereella. Aloitan analyysini pohtimalla eri toimijoiden asemaa ja osallistumisen ulottuvuuksia raitiotiehankkeen suunnittelussa. Seuraavaksi perehdyn tarkemmin ympäristöpoliittisiin ristiriitoihin, joita hankkeessa on havaittavissa ja tuon esiin toimijoiden näkemyksiä näistä konfliktin aineksista. Lopuksi tarkastelen aineistoa luonnonsuojelun näkökulmasta paneutumalla siihen, miten toimijat sitä arvottavat ja millaisia ratkaisuja sen eteen voisi tehdä.

5.1 Paikallisen osallistumisen kontekstit ja toimijuus raitiotiehankkeessa

Raitiotien suunnittelu ja rakentaminen on valtava hanke, johon osallistuvien toimijoiden määrää on vaikea arvioida. Hanketta edistetään useiden erilaisten toimijaryhmien yhteistyössä, ja lopputuote eli

itse raitiotie koskee vielä suurempaa toimijaryhmää eli loppukäyttäjiä. Haastattelemanani henkilöt edustavat siis vain murto-osaa niistä osallisista joita raitiotiehanke koskee, mutta erilaisten lähtökohtien vuoksi eri haastateltavilla on mielenkiintoisesti vaihtelevia näkemyksiä sekä ratikasta että siihen liittyvistä toimijuuksista. Asiantuntijahaastattelut antoivat minulle monipuolisen katsauksen siitä, miten asiaan enemmän perehtyneet hankkeen kokevat, ja asukashaastattelut puolestaan täydensivät näitä näkemyksiä edustamalla tulevaa raitiotien käyttäjäkuntaa ilman sen kummempia sidoksia itse hankkeeseen.

5.1.1 Osallistaminen ja toimijoiden roolit

Haastattelemanani asiantuntijat edustavat melko kattavasti erilaisia toimijaosapuolia. Kaikki asiantuntijat korostivat asukkaiden ja muiden intressiryhmien osallistamisen tärkeyttä, ja siihen onkin alettu panostaa Tampereella viime vuosina aiempaa enemmän.

VM: ”Siihen on ainakin satsattu hirveesti, et kun nyt näitä katuosuuksien yleissuunnitelmia on tarkennettu, niin hyvin paljon on järjestetty yleisötilaisuuksia ja myös sitten ihan toimijaryhmittäin tavattu taloyhtiöiden edustajia. Toiveita on kuultu ja pysäkkijärjestelyistä on kysely, ihan aina niiltä osuuksilta, et missä ne ois syytä olla, et kyllä siinä nyt ainakin kova pyrkimys on yhdessä tulevien asiakkaiden kanssa, et siitä tulis toimiva.”

RA: ”Osallistamista on tehty yleisötilaisuuksilla, erillisinä tapaamisina ja esittelytilaisuuksina, avoimien ovien suunnitelmanäyttelyinä, nettikyselyillä, nettisivuja ylläpitämällä, tiedottamalla hankkeesta jne.”

Osallistaminen raitiotiehankeessa on ollut hyvin monipuolista ja monikanavaista. Asukkaat ovat päässeet vaikuttamaan pysäkkien paikkoihin ja muihin käytännön järjestelyihin, jotka vaikuttavat raitiotien käytettävyyteen ja houkuttelevuuteen. Useiden eri tavoittamiskeinojen käyttäminen lisää todennäköisyyttä saada paljon vastauksia ja materiaalia, sillä eri ikäryhmät ja erilaiset käyttäjäryhmät luultavasti käyttävät erilaisia lähteitä ja vastauskeinoja; pelkillä internetkyselyillä tai pelkillä lehti-ilmoituksilla käyttäjäryhmien monipuolisuus luultavasti kärsisi. Myös kansalaisille jaettava tiedon määrä ja laatu on erilaista kuin se olisi ollut joitain vuosia sitten.

PO: ”Kansalaisyhteiskunnan osalta näen, että hankkeen kannatus on kasvanut kaupunkilaisten keskuudessa, tietoa on aiempaa enemmän saatavilla ja hanke on toisaalta laadittu uskottavammin kuin edellinen, on tehty enemmän arviointeja ja valittu myös vertailukohtia.”

Vaikka kaikki haastateltavat korostivat osallistamisen tärkeyttä ja sitä, että sitä pitää tapahtua riittävästi, ei täyttä yksimielisyyttä osallistamisen onnistumisesta ollut. Luonnonsuojeluaktiivi kritisoi osallistamisen menettävän merkitystään, jos muutoksia suunnitelmiin tehdään jatkuvasti ja asukkaiden pitäisi jaksaa vastata aina uudestaan.

LS: ”Toimiiko tää kansalaisten kuuleminen tällasessa isossa hankkeessa, se on vähän kyseenalaista koska jos ihmiset on kerran jo antanu palautetta jostain suunnitelmasta, niin voiko nyt olettaa että ne antaa taas kuukauden päästä uudestaan palautetta. Että pitäis ehkä ottaa asukkaat enemmän tähän suunnitteluun.”

Kritiikki on mielestäni ihan paikallaan siinä mielessä, että toistuva kyselyihin vastaaminen ja joissain tapauksissa vieläpä samoihin asioihin liittyen voi viedä asukkailta mielenkiinnon osallistua enää uudestaan, jos tuntuu että aiemmista mielipiteistä ei ole ollut hyötyä. Toisaalta riittävän laajojen asukasmäärien osallistaminen muuten kuin erilaisilla helposti täytettävillä kyselyillä voi olla hankalaa. Miten asukkaat ja muut intressiryhmät sitten voisi ottaa tehokkaammin mukaan suunnitteluun niin, että mielipiteillä voi oikeasti vaikuttaa ja osallistaminen on vaivatonta kaikille ryhmille? Tämä haaste yhdessä raitiotien rakentamiseen liittyvän pitkän ajallisen ulottuvuuden kanssa oli tunnistettu, mutta ratikan suhteen osallistumiseen on yritetty panostaa hyvin mittavasti.

RA: ”Asukkaiden ja intressiryhmien osallistamisessa on ollut haasteena se, että raitiotien suunnittelu on kestänyt pitkään, hankkeen toteutumisesta ei ole ollut varmuutta ja rakentaminen on ollut useiden vuosien päässä. Kokonaisuutena osallistaminen on mielestäni onnistunut hyvin. Hankkeella on pääosin positiivinen kannatus ja kontaktoidut sidosryhmät ovat olleet erittäin tyytyväisiä varhaisesta mukaan otosta hankkeeseen. Tietämättömyys lisää kriittistä suhtautumista.”

Asukkaiden näkökulma osallistamisen määrään ja laatuun vaihteli. Osa piti tiedottamista ja osallistamista vähäisenä ja omaa aktiivisuutta vaativana; kyselyt ja muu informaatio ei siis ole aina tavoittanut asukkaita monikanavaisuudesta huolimatta. Voi myös olla, että hankkeeseen liittyviin

kyselyihin ja kannanottopyyntöihin ei edes kiinnitä niin herkästi huomiota, vaikka aihe jossain määrin kiinnostaisikin, sillä informaatiotulva on nykypäivän mediassa suuri. Jos hankkeen etenemisellä ei ole omalle elämälle niin paljoa merkitystä, ei erikseen tiedon hakeminenkaan aina tunnu mieluisalta.

A1: ”Kaltaiseni asukkaan näkökulmasta projekti on ollut melko näkymätön, sillä en normaalisti seuraa paikallisia medioita, kuten Aamulehteä tai Hervannan Sanomia. En seuraa myöskään mitään hankkeeseen liittyviä sosiaalisen median tiedotuskanavia, mikäli sellaisia edes on. (...) Vaikuttaa sille, että yleisötilaisuuksia on pidetty, joten asukkaat ovat jonkin verran kysyneet osallistumaan, jos ovat jaksaneet seurata osallistumismahdollisuuksien ilmaantumista.”

A3: ”Tiedottaminen tuntuu vähäiseltä, sillä olen pitkälti pysynyt tietämättömänä hankkeesta ja sen edistymisestä, vaikka asunkin Tampereella ja lähellä suunniteltua raitiotien reittiä. Omaan aktiivisuutta olisi varmaan vaadittu niin hankkeeseen vaikuttamiseen kuin sen seuraamiseenkin.”

Asukasosallistamista on raitiotiehankeessa tehty runsaasti, mutta sitä olisi siis voitu tehdä myös enemmän tai erilaisia keinoja käyttäen. Pääosin suhtautuminen osallistamisen onnistumiseen oli kuitenkin positiivista, sillä asukkaat ovat saaneet äänensä kuuluviin monin tavoin ja eri vaiheissa hanketta. Tällä on olennainen merkitys sille, miten suuriin rakennushankkeisiin ylipäättään suhtaudutaan: mikäli tavalliset kansalaiset jätetään ulkopuolelle, voi raitiotiehanke edustajan mainitsema kriittisyys lisääntyä merkittävästi, sillä huhujen ja kuulopuheiden perusteella on helppo esittää negatiivisia kommentteja. Mitä enemmän asukkaat ja muut intressiryhmät pääsevät mukaan jo varhaisessa vaiheessa, ymmärrys hankkeen etenemisestä kasvaa ja mielipiteitä voidaan muodostaa faktojen pohjalta.

Asukkaat eivät suinkaan ole ainoa ryhmä, jonka toimijuudesta haastatteluissa puhuttiin, sillä myös virkamiesten ja poliitikkojen asemaa ja toimintaa arvioitiin useamman asiantuntijan suusta. Pääviesti oli se, että raitiotiehanke pidetään positiivisena ja Tampereen imagoa kohottavana tekijänä varsinkin virkamiesten keskuudessa.

VM: ”jos aatellaan kaupungin virkamieskoneistoa, niin mä kyllä katsoisin, että aika yksimielisiä ollaan, en oo kauheesti soraääniä kuullu”

PO: ”virkahenkilöstöstä näkyvä enemmistö on hankkeen takana, ja näkevät kokonaistaloudelliset hyödyt, ja tietenkin he toteuttavat annettuja päätöksiä”

RA: ”Kaupungin virkamieskunnassa on vahva yhteinen tahtotila edistää hanketta”

Poliitikon huomautus siitä, että virkahenkilöstö toteuttaa annettuja päätöksiä, voi kuitenkin paljastaa sen, että virkamiehien yksimielisyys raitiotiehankkeen puolesta voi liittyä myös omaan asemaan. Varmasti joukosta löytyy myös niitä, joiden mielestä hanke ei ole kannattava joko nykyisen taloustilanteen takia tai muistakaan syistä, mutta mielipiteitä ei ole tuotu kovin voimakkaasti esiin. Poliitikkojen keskuudessa tilanne on kuitenkin erilainen.

RA: ” Politiikan puolella on ryhmittymiä, jotka ovat kokonaan hankkeen kannalla ja ryhmittymiä, jotka pääosin suhtautuvat hankkeeseen kriittisesti.”

VM: ”eihän meidän valtuustokaan yksimielinen oo, mut et valtuustossakin enemmistö kannattaa”

Politiikan puolella erimielisyydet ovatkin eri tavalla arkipäivää. Erilaiset poliittiset aatteet ja ideologiat toimivat taustavoimana sille, millaisia kehityshankkeita kaupungissa kannatetaan; myös taloustilanne ja sen myötä rahoituksen kohdentaminen on seikka, joka herättää kiivastakin keskustelua. Vaikka poliitikoilla on tietystä mielessä enemmän vapautta kritiikkiin ja omien asioiden ajamiseen kuin virkahenkilöstöllä, ei kaupunginvaltuutettujen asemaakaan pidetty välttämättä kovin aktiivisena, vaan heillä nähtiin olevan valtaa vain siinä, hyväksytäänkö joku suunnitelma vai ei; suunnitelman sisältöön heillä ei olisi näin ollen sananvaltaa.

LS: ”etteihän niinku valtuutetutkaan, niillä jää oikeastaan kaks vaihtoehtoa, joko ne hyväksyy suunnitelman tai hylkää sen, et ei hekään siinä mielessä osallistu tähän suunnitelmaan sen enempää.”

Toisaalta tässä kaupunginvaltuuston valta juuri piilee; he voivat päättää, miten hankkeen lopulta käy.

PO: ”hanke on mahdollista teoriassa tehdä ilman valtiotakin (valtion rahallista tukea), mutta kaupunginvaltuuston enemmistö ei siihen ole suostumassa”

Kaupunginvaltuuston enemmistö vaatii myönteiselle päätökselle pohjaksi sitä, että valtio osallistuu raitiotien rakentamisen kustannuksiin. 5.4.2016 pidetyn kehysriihen tuloksena valtion tuki varmistui, ja kaupunginvaltuusto olisi tämän perusteella tekemässä lokakuussa päätöksen siitä, että raitiotie rakennetaan. Valtionosuus ei kuitenkaan ole ainoa merkittävä tekijä päätöksenteossa, sillä hankkeen toteutumiselle on aiemmin asetettu raja pysyä 250 miljoonan euron kokonaiskustannuksissa (Aamulehti 6.4.2016.)

5.1.2 Toimijoiden välisiä ristiriitoja

Vaikka osallistamisesta ja raitiotien rakentamisesta vallitsi haastateltavien keskuudessa ihan hyvä yksimielisyys, eri toimijoiden väliset yhteydet aiheuttivat enemmän pohdittavaa. Mikä tahansa hanke koosta riippumatta herättää keskustelua puolesta, vastaan ja kaikkea siltä väliltä niin lehtien palstoilla, mediassa muutenkin ja kansalaisten keskuudessa. Raitiotiehanke on puhuttanut Tampereen seudulla jo vuosikausia, ja nyt kun sen toteutumisessa ollaan lähempänä kuin koskaan, keskustelu tuskin ainakaan laantuu. Selkeimmin toimijoiden välejä rasittaa ympäristönäkökulma, sillä kunnollista yhteisymmärrystä asioiden hoidosta ei ole saatu luotua.

VM: ”et kyllähän raitiotien kehittämisestä vastuussa olevat virkamiehet on tavannu Tysyä (Tampereen ympäristönsuojeluyhdistys) useaan otteeseen ja keskustelua on käyty esim. tästä varikkokysymyksestä. Se että onko siinä päästy yksimielisyyteen, niin ehkä ei.”

PO: ”ympäristönsuojeluyhdistys ajaa ympäristön etua, ja he katsovat sitä näkökulmaa. Poliitikon näkökulmasta se voi olla ajoittain kapea se näkökulma, mutta toisaalta se on välttämätön”

Tämä ei suinkaan ole uusi ja outo ongelma, vaan ympäristöasiat synnyttävät hyvin usein ristiriitoja toimijoiden välille. Osapuolten eriävät näkemykset siitä, miten asiat on hoidettu ja miten ne pitäisi hoitaa, ovat usein niin kaukana toisistaan, että kaikkia osapuolia tyydyttäviä ratkaisuja on vaikea saada aikaan. Yhtenä syynä luonnonsuojeluaktiivi piti sitä, että hanketta on suunniteltu kiireellä, eikä silloin jää luontoarvoille sijaa.

LS: ”Eli yks ongelma on tän osallistumisen ja luontoarvojen myötä se kiire, eli kun tota hanketta on tehty kiireellä, niin ei oo ehditty tekeen tarpeeks selvityksiä ja (...)

neuvotteleen ja osallistamaan kansalaisia. Eli tää kiire on sekä demokratialle että luontoarvoille tosi tuhoisa.”

Muut asiantuntijat kuitenkin pitivät ympäristönäkökulmien huomioimista onnistuneempana kuin luonnonsuojeluaktiivi. Syy löytynee toimija-aseman lisäksi pohjimmiltaan siitä, miten ihmiset arvottavat luontoa ja muita näkökulmia kehittämishankkeissa. Aktiivisesti luonnonsuojelun parissa toimivat henkilöt haluavat säästää luontoa puhtaasti sellaisenaan kuin se on niin paljon kuin mahdollista, sillä he antavat luonnolle arvoa itsessään, eivät pelkästään resurssina vaan enimmäkseen virkistykseen lähteenä ja yleisen hyvinvoinnin ylläpitäjänä, ja luontoalueiden käyttöönotto rakennushankkeiden vuoksi vaarantaa paitsi ihmisten hyvinvointia myös joskus jopa uhanalaisia lajeja. Rakennushankkeiden ja kaupungin edustajat näkevät luonnon myös resurssina, jota voidaan kyllä suojella, mutta niin ettei kaupunkikehitys hidastu ja maankäyttö vaikeudu. Tällaisten näkemysten yhteensovittaminen on iso rasti. Eri näkemykset tunnistettiin selkeästi myös asiantuntijoiden keskuudessa ja niiden kanssa pyrittiin tulemaan toimeen. Toimijoiden osallistaminen ja keskusteluyhteyksien ylläpitäminen sekä ottaa että antaa paljon.

PO: ”no ympäristönsuojeluyhdistys lähtee siitä varmasti että he asettavat nimenomaan tän luontoarvon, ympäristökysymyksen etusijalle suhteessa joukkoliikennehankkeeseen”

VM: ” no mun mielestä keskusteluyhteys on ja pyrkimys on todella kuunnella ja keskustella. Kärjekkyyttä esiintyy ennen kaikkea tietysti ärhäkästi toiselta puolen eli toimijaryhmien suunnasta mikä on ihan luonnollista”

RA: ”Allianssitoimistossa on pyritty kontaktoimaan keskeiset sidosryhmät mahdollisimman aikaisessa vaiheessa ja aloittamaan asianosaisten kanssa yhteistyö vaikutusten tunnistamisessa ja negatiivisten vaikutusten lieventämiskeinojen suunnittelussa”

Vaikka luonnonsuojelijat olisi helppo kategorisoida yhdeksi ryhmäksi jolla on yhtenevät mielipiteet, on siltäkin kentällä hajontaa. Raitiotiehankkeen osalta eroja tulee jo siitä, pitäisikö ratikkaa ylipäättään rakentaa vai ei, ja myös esimerkiksi varikkoalueen rakentamisesta ei ollut vain yhtä mielipidettä. Tämä osaltaan varmasti lisää eri toimijoiden yhteistyön hankaluutta, kun usein yhdeksi toimijaryhmäksi luettava osa on taustaltaan hajanainen.

LS: ”Se on hajautunut se kenttä, tiedän et esimerkiksi Pirkanmaan lintutieteellinen yhdistys ei oo mitenkään yksimielinen siitä, et ratikka on hyvä asia, ja Tysykään ei oo yksimielinen siitä, et ratikka olis toteutettava ehdolla millä tahansa.”

Myös asukkaat etenkin Hervannan kaltaisessa isossa lähiössä, jossa metsäalueita pidetään yleisesti tärkeinä kaikille, ovat omilla tavoillaan sekoittamassa pakkaa hankkeen etenemisessä. Hervantajärven pitkällisessä kaavoitusprosessissa huomattiin hervantalaisten aktiivisuus ja halu suojella omia virkistysmetsiään, eikä raitiotie ole ainakaan vähentänyt tätä aktiivisuutta. Hervantalaisten into oli huomattu myös asiantuntijoiden keskuudessa, ja sitä arvostettiin, vaikka se osaltaan saattaa myös hidastaa toimia.

VM: ”se on totta että hervantalaiset on aktiivisia, Hervannassahan asuu älytön määrä ihmisiä, niin totta kai siellä sitten on paljon aktiivisuutta.”

PO: ”se kertoo tietenkin siitä että ne metsät on hervantalaisille rakkaita ja tärkeitä, ja se on hyvä asia ja sitä pitäisi tukea. Menneisyydessä voin kuvitella että kaupunki ei ole ollut myöskään erityisen keskusteluhaluinen, että päätöksiä on ehkä tehty kuulematta asukkaita riittävästi”

Poliitikon mainitsema kaupungin aiempi rooli voi osaltaan olla selittämässä hervantalaisten intoa ja aktiivisuutta omien lähimetsien suojeluun. Jos asukkaat kokevat, että ylemmältä taholta päätetään asioita kysymättä niistä kansalaisilta, eikä asukkaille anneta mitään valtaa oman ympäristönsä suhteen, se voi laukaista vastustusvimman. Hervannan tapauksessa ei ole ehkä kyse niinkään nimby-ilmioistä sellaisenaan, sillä varikkoalue tai Hervantajärven uusi asuinalue ei ole tulossa kenenkään olemassa olevalle ”takapihalle”, mutta samaa ajatusta vastustuksen taustalla on. Hervantalaiset ehkä kokevat aluetta ympäröivät metsät omaksi takapihakseen, sillä ne ovat monille hervantalaisille tärkein kosketus lähiluontoon muun Hervannan ollessa varsin tiiviisti rakennettu. Kun tällainen tärkeäksi muodostunut virkistysalue uhkaa jäädä rakentamisen alle, reaktiot voivat olla voimakkaita. Eräs haastattelemanani asukas olisi toivonut myös päässeensä osallistumaan reittisuunnitteluun, mikä kertoo siitä, että metsäalueiden lisäksi myös muu maankäyttö raitiotien suunnittelussa kiinnostaa Hervannassa.

A2: ”ratasuunnitelmia tehtäessä ja päivitettäessä olisi mielestäni ollut järkevää ottaa huomioon asukkaiden näkemykset toimivasta reitistä.”

Metsäalueiden tärkeys oli selvillä asiantuntijoillekin, ja niistä käytävä keskustelu oli ymmärretty tärkeäksi osaksi kaupunkikehitystä. Perusteluja valituille suunnitelmille pitäisi jakaa aktiivisesti myös asukkaille ja muille intressiryhmille, ja vastaavasti ottaa heiltä ajatuksia vastaan. Hervannan tapauksessa erityisesti Hervantajärvelle rakentamisesta on keskusteltu niin pitkään, että osapuolten mielipiteet ja perustelut ovat varmasti hyvin selvillä kaikille; eri asia on, onko lopullinen yhteisymmärrys koskaan syntynyt.

VM: ”Näinhän se on että jos mennään alueille joita ei oo rakennettu aiemmin, niin ei niiltä keskusteluilta voi välttyä eikä oo syytäkään. Totta kai ne ihmiset jotka asuu siellä lähellä, niin niiden pitää päästä sanomaan mielipiteensä ja heille pitää pysyä perustelemaan mitä varten nyt sinne mennään sitten.”

5.1.3 Toimijoiden paremmalla yhteistyöllä kohti tulevaa?

Millä keinoilla intressiristiriitoja ja erimielisyyksiä voisi sitten ratkaista? Täydelliseen yksimielisyyteen ei koskaan päästä, mutta eri toimijoiden välisiä mielipiteiden kuiluja voi ainakin kaventaa jos ei kokonaan hävittää. Parannusta aiempaan on tullut, ja käytännöt ovat muuttuneet parempaan suuntaan, kun osallistamista ja yhteistyötä on lisätty. Parempaankin on kuitenkin varaa.

PO: ”arvaisin, että kaikilla ei ole keskusteluvälit kunnossa, se liittyy tamperelaiseen päätöksentekokulttuuriin, ja ylipäätään ehkä tällaisiin tunteita herättäviin kysymyksiin, jotka on vellonu pitkään. Toisaalta päätöksentekotasolla mielestäni keskusteluyhteys on kunnossa ja kaupunki on kuitenkin nähnyt jonkun verran vaivaa siihen, että yritetään lähestyä eri sidosryhmiä ja ymmärtääkseni myös sovittelua intressiristiriitoja”

Keskusteluyhteyksien sujuvuudesta oli hieman eriäviä näkemyksiä. Kuten poliitikonkin kommentista voi nähdä, keskusteluyhteys on kunnossa joillain tasoilla, mutta ei suinkaan kaikilla. Pyrkimys oli kuitenkin selvä kaikkien haastateltavien kesken; enemmän keskustelua hyvässä hengessä tarvitaan, jotta hanke etenee ja kaikki toimijaryhmät olisivat tyytyväisiä.

VM: ”siellä on ollu kärjekästä keskustelua, mutta kuitenkin keskusteluyhteys on olemassa”

Luonnonsuojeluaktiivi oli haastateltavista ainoa, jolla oli konkreettisia ehdotuksia yhteistyön pohjaksi. Kaikki kyllä kannattivat yhteistyötä ja toivoivat, että ratkaisuja saadaan aikaan, mutta konkreettiset ideat jäivät puuttumaan. Luonnonsuojeluaktiivi painotti oman toimijaryhmänsä suhtautuvan positiivisesti ajatukseen yhteistyöstä kaupungin kanssa, vaikka erimielisyyksiä on matkan varrella ollut; yhteistyötä tekemällä luontoaktiivit pääsisivät vaikuttamaan omalla panoksellaan uhanalaisen liito-oravan suojeluun, joka on raitiotiehankkeessa iso kysymys.

LS: ”ideana olis semmonen, että me halutaan yhdessä kaupungin kanssa järjestää jotain pönttötalkoita ja pönttöjen asennustalkoita, tämmöstä yhdessä suunnitella ja toteuttaa liito-oravien suojelua (...) Tampereella.”

Liito-oravan tärkeä rooli hankkeessa oli puheissa muutenkin. Raitiotiehankkeen edustaja toivoi, että liito-oravan suhteen eri toimijat pääsisivät yhteisymmärrykseen siitä, miten hanketta viedään eteenpäin ja millaisia ratkaisuja varikkoalueen suhteen tehdään.

RA: ”Kaipaam liito-orava-asiaan allianssihenkeä. Sekä kaupunki että kansalaisjärjestöt voittavat tai häviävät asiassa yhdessä.”

Eri asia onkin sitten se, miten se yhteinen, kaikkia tyydyttävä ratkaisu löytyy. Se miten ympäristönsuojeluyhdistys on reagoinut kaupungin toimenpiteisiin ratikkavarikon suhteen, enteilee sitä, että helppoa ratkaisun etsiminen ei tule olemaan. Kun yhdistys teki valituksen hallinto-oikeuteen poikkeuslupapäätöksestä, se lähti samalla hakemaan selkeitä ratkaisuja sen puolesta, että varikkoaluetta ei saa rakentaa suunnitellulle alueelle Kauhakorvenkadun eteläpuolelle. Muut osapuolet puolestaan näkevät alueen kaikista potentiaalisimpana vaihtoehtona, ja korostivat kompromissien tekemisen tärkeyttä.

LS: ”jos nyt näyttää siltä, että sitä ei vaan oteta huomioon, niin sit käytännössä vois olla hyvä alkaa vaatia (...) uudelleenlinjausta loppuosalta, jos ei pystytä ottaa huomioon sitä liito-oravaa niissä suunnitelmissa”

VM: ”mut et sitähan tämmönen kaupunkirakenteen suunnittelu, oli sitten kaavoitus tai tämmönen hanke, niin sehän on kompromissien tekemistä”

Paljon on vielä vettä virrattava Tammerkossessa, ennen kuin toimijat pääsevät yhteisymmärrykseen liito-oravien suojelusta ja muista luonnonsuojelun asemaa kehittämistyössä kuvaavista kysymyksistä. Kaikkien osapuolien yhteistyökykyjä tarvitaan; vaikka luonnonsuojeluväki usein helposti leimataan kaiken vastustajiksi ja hankkeiden viivyttäjiksi – etenkin jos tapaukseen liittyy liito-oravia – on Tampereen raitiotiehankkeessa nähtävillä kuitenkin edistymistäkin yhteistyön saralla. Osallistamisen suhteen kaupunki on petrannut toimiaan paljon ja asukkaiden näkökulma on otettu hyvin huomioon varsinkin käytännön kysymyksissä kuten pysäkkien sijoittelussa. Raitiotien rakentaminen on valtion rahoituksen ansiosta hyvässä myötätulessa, ja kaikkien eri toimijaryhmien olisi hyvä puhalttaa yhteen hiileen, jotta hanke saadaan onnistumaan. Raitiotie on elintärkeä Tampereen kaupunkikehityksen kannalta, mutta sen merkitys myös luonnonsuojelun suhteen on suuri; hanke antaa omalla tavallaan suuntaa tulevaisuuden hankkeille ja sille, millainen asema luontoarvoilla niissä on.

5.2 Konfliktit ja ristiriidat

Kuten edeltävästä luvusta käy ilmi, toimijoilla on erimielisyyksiä raitiotiehankkeen etenemisestä. Vaikka tamperelaisten yleiset mielipiteet vaihtelevat laidasta laitaan ja ratikan rakentamista tai rakentamatta jättämistä perustellaan monin eri tavoin – talous lienee suosituimpia aiheita – yksi selkeimmistä ristiriitatilanteista syntyy luonnonsuojelun ja raitiotien törmäämisestä. Ympäristöpoliittisten kiistojen taustalla on eri intressien yhteensopimattomuus, ja myös omassa tutkimuskohteessani tällaisen kiistan ainekset ovat olemassa. Miksi luonnonsuojelu niin usein nousee vastavoimaksi kehityshankkeille? Vaikka yleinen mielipide olisi, että ratikkaa ei kannattaisi rakentaa huonon taloustilanteen vuoksi, kukaan ei nouse barrikadeille vastustamaan hanketta ja vaadi kaupunkia käyttämään rahojaan paremmin. Sen sijaan luontoarvojen ollessa uhattuna, oli kyse sitten luonnontilaisesta metsästä tai uhanalaisesta lajista, joku on aina valmis nostamaan asian pöydälle ja vaatimaan linjamuutoksia, kaavamuuoksia tai muuta ratkaisua. Ehkä omaa lähiluontoa on helpompi yrittää suojella, sillä se on itselle osa arkielämää ja sen muutokset näkyvät konkreettisesti; kaupungin tekemät taloudelliset ratkaisut eivät samalla tavalla näkyvästi kosketa omaa arkea.

5.2.1 Maankäytön suunnittelun hankaluus

Raitiotiehankkeessa ja siihen liittyvissä erimielisyyksissä on pitkälti kyse maankäytöstä. Maankäytön intressit ovat ympäristökiistojen peruslähtökohta, ja Hervannassa toimijoiden väliset ristiriidat maankäytön kysymyksissä ovat varsin tuttuja. Yleisesti suunnittelun onnistumista arvioitiin

haastatteluissa monin tavoin. Luonnonsuojelijalle maankäyttö näyttäytyy suoraan uhkana ympäristölle, kun puolestaan eräs asukashaastateltava arvioi yleisemmin Hervannan maankäytön suunnittelua. On kuitenkin muistettava, että vaikka Hervanta syntyessään rakentui nopeasti, ei mitään kaupunkia tai kaupunginosaa rakenneta kerralla valmiiksi, ja maankäyttö väkisinkin hajautuu pitemmälle aikavälille. Eri asia on se, kuinka paljon tulevaisuutta pystytään suunnitteluvaiheissa ennakoimaan.

LS: ”suunnittelu ja toteutus tässä hankkeessa on erittäin kyseenalaisia ainakin ympäristön näkökulmasta, ja kyse ei oo nyt vaan yhestä alueesta vaan kyse on hankkeesta kokonaisuutena ja useista eri kohdista.”

A1: Hervannassa nähdään, että maankäytön suunnittelun hajauttaminen useiden vuosikymmenten aikana tehtäviin päätöksiin kostahtuu.”

Tampereella on viime vuosina alettu panostaa täydennysrakentamiseen ja kaupunkirakenteen tiivistämiseen. Raitiotien rakentamiseenkin tämä tiivistäminen liittyy, sillä se tarjoaa mahdollisuuden luoda kaupunkiin tietynlaista kasvukäytävää Hervannasta keskustan kautta Lentävänniemeeseen; suunnitellun ratikkareitin varrelle rakennetaan jo paljon uusia asuintaloja ja lisää on suunnitteilla. Täydentäminen alkaa aivan raitiotien linjauksen päästä, kun reitti siirrettiin Hervantajärvelle. Hervantajärven alue on kuitenkin hieman erilainen alue täydennysrakentamiselle, sillä siellä luonnontilaisuus on vahvasti läsnä, vain Hervantajärven rannassa on joitain asuinrakennuksia. Tämä muutos metsästä asuinalueeksi ei kaikkia miellytä.

A4: ”Toisaalta en pidä Hervantajärven kaavoituksesta lainkaan, olisin toivonut alueen jäävän rakentamattomaksi. Vaikka alueelle jää edelleen paljon metsää ja luontoa, se menettää ison osan nykyisestä olemuksestaan hervantalaisten ulkoilumetsänä.”

LS: ”ELY-keskuksen (poikkeuslupa-) päätöksessä on sanottu, että tää ratikan rakentaminen ja sitä kautta kaupunkirakenteen tiivistäminen on kestävä kehityksen mukaista toimintaa. Mut kysymys kuuluu, et miten luontoarvojen hävittäminen kaupunkirakennetta tiivistämällä voi olla kestävä kehitystä?”

Hervantajärven rakentaminen nähtiin toisaalta pienenä pahana siihen nähden, että muuten raitiotie kulkee jo rakennettuja reittejä pitkin.

VM: ”me ollaan kaupunkirakenteessa, ratikka ei huristele tuolla minkään kansallispuiston läpi tai ison keskeisen viheralueen läpi laisinkaan.”

Maankäytön suunnittelun hankaluus ja ristiriidat näkyvät hyvin näissä kommentteissa. Eri toimijat arvottavat luontoa eri tavoin ja korostavat eri asioiden tärkeyttä päätöksiä tehdessä. Hervantajärvelle rakentaminen on vieläkin monille hervantalaisille useimmiten negatiivinen asia, vaikka ajatukseen olisikin ehtinyt sopeutua pidemmän aikaa. Hervannan rakenteen vuoksi aluetta ympäröivät metsät ovat hyvin tärkeitä, ja Hervannan suuren koon takia yhden lähimetsäalueen häviäminen voi poistaa mahdollisuuden ulkoilla rauhallisissa, isoissa metsissä helposti lähes kotiovelta käsin; vaikka Hervannassa on myös esimerkiksi Suolijärven metsän suosittu ulkoilualue, se voi olla monelle esimerkiksi eteläisessä Hervannassa asuvalle sen verran kaukana, että sinne pitää niin sanotusti erikseen lähteä. Hervantajärveä pidettiin potentiaalisena konfliktialueena myös raitiotien rakentamisen suhteen, ei pelkästään asuinalueen kaavoituksen takia.

LS: ”mä ehkä kaupunkina luopuisin siitä koko Hervantajärven linjauksesta, helpommalla pääsis, ratikka ois nopeemmin valmis. (...) jos kaupunki haluaa väkisin runtata sinne Hervantajärvelle, niin se on konflikti.”

Raitiotien linjaus Hervantajärvelle oli erään asukkaan mielestä myös menetys muille eteläisen Hervannan alueella asuville. Alkuperäisen linjauksen mukaisesti raitiotie oli sijoitettu kulkemaan Insinöörinkadulta Arkkitehdinkadulle, joka on kerrostalo- ja rivitalovaltainen poikkikatu. Vaikka Hervantajärvellekin on tulossa reilu määrä asukkaita, alue on silti erillään hieman muusta Hervannasta.

A3: ”Arkkitehdinkadun läpi kulkeva raitiotie saavuttaisi suuremman joukon hervantalaisia kuin Hervantajärven luo kulkeva linja. Uusi suunnitelma kohottaisi vain pienen, jo muutenkin vetovoimaisen alueen arvoa, mutta ratikan hyöty hervantalaisille vähenisi.”

Maankäyttöä Tampereella ja yleisestikin kritisoidaan usein siitä, että kaikkia osapuolia ei huomioida riittävästi suunnittelussa, eikä suunnittelutyö ole riittävän joustavaa. Myös taloudelliset seikat herättävät kysymyksiä, kun isoja hankkeita ajetaan eteenpäin. Kyse ei ole vain siitä kuinka paljon rahaa käytetään rakentamiseen, vaan myös siitä, millaisia taloudellisia hyötyjä siitä seuraa; esimerkiksi Tampereen rantatunnelin rakentamisen myötä autotieltä vapautuvat alueet tulevat

asuinrakennuskäyttöön. Raitiotiehankeella ei ole ihan vastaavanlaisia vaikutuksia Hervannan kaupunkikuvaan, mutta talousasiat nousivat esiin myös minun haastateltavien keskuudessa.

LS: ”maankäytölliset hankkeet on yksittäisen kansalaisen näkökulmasta täysin joustamattomia ja ison rahan avulla toteutettuja massiivisia hankkeita jotka vaan juntataan väkisin läpi.”

PO: ”taistelu näyttäytyy minulle poliittikkona osin myöskin kysymyksenä rahasta ja maankäyttöintresseistä”

Raitiotiehanke on jälleen yksi hyvä esimerkki siitä, että maankäytön suunnittelussa ollaan isojen kysymysten äärellä. Ei niin pientä suunnitelmaa, etteikö siihen joku puuttuisi; tämän mittaluokan muutoksissa vastustusta ja keskustelua on paljon enemmän. Hervantajärven kaavoitukseen liittyvä pitkälinen konflikti saa jatkoa, sillä alueen kaavoitus on käynnissä ja raitiotielinjaus nostaa aluetta jatkuvasti uudelleen esille. Raitiotiehanke tuo uutena konfliktialttiina alueena kartalle varikkoalueen, jota suunnitellaan Kauhakorvenkadun eteläpuolelle. Seuraavassa luvussa perehdyn tarkemmin siitä käytyihin keskusteluihin.

5.2.2 Liito-orava ja varikkoalueen arvoitus

Vaikka Hervantajärven kaavoitus on ollut pitkään kaupungin ja asukkaiden välinen kiistakapula, raitiotiehankkeen yhteydessä se ei ole suurin ympäristöpoliittinen ristiriitojen aiheuttaja. Sen sijaan Kauhakorvenkadun varteen suunniteltu varikkoalue on sellaiseksi muodostunut. Alue ei ole kaukana Hervantajärven metsistä, vaan se kuuluu samaan metsäiseen vyöhykkeeseen mikä Hervantaa reunustaa monelta puolelta. Virkistysmielessä alueen metsä ei ole niin suosittu kuin Hervantajärven ympäristö tai vaikkapa Suolijärven alue, mutta muita luontoarvoja sillä kyllä on. Alueella on todettu olevan liito-oravia ja niille sopivia pesäpuita, ja koska liito-orava on suojeltu laji, alueelle rakentamiseen tarvitaan poikkeuslupa. Tampereen kaupunki haki tämän poikkeusluvan ja saikin sen, mutta Tampereen ympäristönsuojeluyhdistys teki siitä valituksen. Tapaus on nyt hallinto-oikeuden ratkaistavana, ja se ratkaisu onkin merkittävässä roolissa raitiotiehankkeen etenemisessä.

Varikkoalue herätti haastatteluissa monipuolista keskustelua. Asukasnäkökulmasta varikkoalueen suunnitelmat saivat sekä kannatusta että epäilystä; liito-oravien asema vaihteli asukkaiden silmissä myös melko voimakkaasti.

A1: ”Varikkoalue sopii hyvin teollisuusalueen yhteyteen. Maankäytön suunnittelussa on pyrittävä aina toimivaan ja tarkoituksenmukaiseen kokonaisuuteen. On hyvin ikävää, jos lopputuloksen annetaan muistuttaa tilkkutäkkiä vain sen vuoksi, että joillain tonteilla pesii liito-oravia ja toisilla ei.”

A4: ”Onkohan kaikki vaihtoehdot tutkittu varmasti kunnolla? Tuntuu hurjalta, että kaupunki on valmis menemään näin pitkälle saadakseen rakentaa juuri tuohon. Liito-oravan takia moni hanke venyy tai kaatuu, mutta sille on myös vahvat perusteet. Alue on kyllä muuten ihan asiallinen varikolle, mutta kyllä luontoarvoillakin pitää olla painoarvoa.”

Yhdellä asukkaalla lähtökohta rakentamiseen oli siis se, että maankäytössä liito-oravaa ei pitäisi huomioida liikaa, koska se hankaloittaa suunnittelua ja vaikeuttaa kaavojen toteuttamista. Tämä asenne ei ole mitenkään harvinainen; liito-oravalla on toisinaan hieman huono maine, ja joskus sitä epäillään käytettävän vallan välikappaleena, luonnonsuojelijoiden keinona estää uusia rakennushankkeita toteutumasta. Myös poliitikko tunnisti tämän ilmiön.

PO: ”liito-oravaa pidetään jonkinlaisena häirikkönä kun puhutaan rakentamisesta ja kaavoittamisesta.”

Toisaalta liito-oravan suojelua pidettiin asukkaidenkin keskuudessa tärkeänä. Realiteetit varikon paikan valinnan kanssa kyllä tunnistettiin, mutta ristiriita suojelun ja rakentamisen välillä aiheutti huolta. Epäilyt helpoimman paikan valinnasta eivät liene ainutlaatuisia, vaikka perustelut varikkoalueen valinnalle ovat monisyiset.

A2: ”Kauhakorvenkadun ympäristö on ymmärtääkseni melko laajasti teollisuuden käytössä, joten sikäli varikon sijoittaminen alueelle on looginen ratkaisu. Kuitenkin varikon sijoittaminen paikalle, joka on suojeltu, tuntuu hiukan kyseenalaiselta. Jättää vähän sellaisen kuvan, ettei kaikkia muita vaihtoehtoja ole käyty läpi, vaan halutaan varikko siihen kohtaan, joka on vain helpoin.”

Sitaatti kuvastaa hyvin sitä ristiriitaa, minkä asukkaat huomaavat ja jonka kanssa kaupunki ja raitiotien suunnittelijatkin varmasti joutuvat painimaan. Luonnonsuojelulaki asettaa velvoitteet suojella uhanalaista lajia, mutta missä menee raja sen suhteen, että poikkeusluvan hakuun lähdetään?

Kuinka paljon eri vaihtoehtojen tutkimiselle on annettu aikaa, ja millaisilla kriteereillä päätöksiä tehdään? Varikkoalueesta tehtävät ratkaisut voivat olla hyvinkin kauaskantoisia, sillä se, saako alueelle rakentaa liito-oravista huolimatta vai ei, antaa suuntaa tulevaisuuden rakennushankkeille. Mikäli oikeuden päätöksellä todetaan, että alueelle saa rakentaa poikkeusluvalla, se saattaa ehkä lieventää kynnystä lähteä prosessiin jatkossakin. Kielteinen päätös hankaloittaa raitiotiehankkeen etenemistä, sillä ratkaisua on joko haettava korkeimmilta oikeusasteilta, tai avattava potentiaalisten varikkoalueiden tarkastelu uudestaan. Hervannassa on tutkittu monia muitakin paikkoja varikkoalueen sijainniksi, ja myös ympäristönsuojeluyhdistys on tehnyt oman ehdotuksensa, joten Kauhakorvenkadun alueen mahdollinen menettäminen ei tarkoita sitä, että suunnittelu pitäisi aloittaa täysin alusta. Viivästyistä se kuitenkin tuo. Haastatteleman asiantuntijat suhtautuivat varsin eri tavoin varikkoalueen valintaan.

RA: Kauhakorvenkadun raitiotietontti on paras mahdollinen sijainti. Varikon tulee sijaita teollisuusalueella, koska kyseessä on toimintaa, joka vaatii runsaasti tilaa, hyvät yhteydet raskaalla liikenteellä ja varikon toiminta saattaa aiheuttaa meluhaittaa ympäristölleen.”

Hankkeen edustajan perustelut varikon paikan valinnalle ovat varsin validit. Alueen sijainnilla on merkitystä, ja nyt suunniteltu paikka on näillä kriteereillä hyvä – ainakin jos unohdetaan liito-orava. Ympäristönsuojeluyhdistyksen ehdottama paikka, Huppionmäki, sijaitsee lähellä suunniteltua Kauhakorvenkadun tonttia, ja olisi yhdistyksen mukaan parempi liito-oravien kannalta. Alue on myös kaupungin listoilla yksi sen tarkastelemista potentiaalisista alueista varikolle, mutta luonnonsuojeluaktiivin mielestä muita vaihtoehtoja kuin Kauhakorvenkadun tonttia ei ole otettu tosissaan vaihtoehtoina.

LS: ”Huppionmäki on se mitä ympäristönsuojeluyhdistys ehdotti elokuussa ja mikä on nyt tässä kaupungin omissa selvityksissä saatu näyttämään huonolta vaihtoehdolta”

Paineet ratkaisun saamiseksi ovat kovat. Oli lopputulos mikä tahansa, eri osapuolten välille jää varmasti särö. Onko tilanne sitten jo konflikti? Ainakin tilanne on jännittynyt ja haastateltavani tunnistivat siinä konfliktin merkit, joita on syytä tarkkailla.

VM: ”jos toi ratikkavarikko-juttu esimerkiksi täysin konfliktiin menee, niin varmaan siinä sitten vielä yritetään etsiä ratkaisuja”

PO: ”Raitiotiehanketta ei voida jättää tekemättä sen vuoksi, että yhdellä alueella on liito-oravia, mutta tää on pakko huomioida suunnittelussa, ja viime kädessä se päätös tulee minun mielestäni voida avata näiltä osin ja tarkastella sitä varikon paikkaa uudestaan.”

Kauhakorvenkadun tontin käyttö ratikkavarikoksi on luonnonsuojeluaktiivia lukuun ottamatta kaikkien asiantuntijahaastattelujen toiveissa, oli kyse sitten perusteluista sijainnin tai muiden ominaisuuksien kautta. Kuten edellisistä sitaateista voi huomata, sitä ei kuitenkaan pidetä itsestäänselvyytenä, vaan uusiakin ratkaisuja ollaan valmiita tutkimaan, mikäli tarve on. Yhdyskuntasuunnittelu on monin tavoin kompromissien tekemistä, ja joskus myös luontoarvot voivat joutua kompromissien kohteeksi. Raitiotiehankkeessa on monia muita ominaisuuksia, millä sen ympäristöystävällisyyttä ja kestävyyttä voidaan perustella; onko yhden, suurempaan mittakaavaan suhteutettuna melko pienen alueen luontoarvojen puolustaminen kuinka tärkeää? Kaupungin virkamiehen tarkastelussa alueen käyttö liito-oravasta huolimatta on perusteltua, sillä eri vaihtoehdoista se on todettu kokonaisuudessaan parhaaksi.

VM: ”sen takiahan tähän poikkeusluvan hakuun lähdettiin, et ne tutkittiin ne vaihtoehdot ja se parhaimmaksi havaittiin, ja haettiin sitten se mahdollisuus poiketa siitä ehdottomasta hävittämiskiellosta.”

Luonnonsuojeluaktiivin näkökulmasta kaupunki ja hankkeen edustajat ovat valmiita tuhoamaan luontoarvoja lähes silmää räpäyttämättä. Hän kritisoi erityisesti sitä, että asunto- ja muu rakentaminen vie jatkuvasti luonnontilaisia metsiä maan tasalle, ja raitiotiehanke jatkaa samalla linjalla. Varikon suhteen lisäjännitettä tuo eniten liito-orava, vaikka alueella voi toki olla muitakin vaarantuneita lajeja, ja virkistysmielessäkin sillä on oma arvonsa.

LS: ”mää näkisin, et se on ahneutta, ettei kaupunki oo valmis tekemään mitään kompromisseja luontoarvojen kanssa. Sekään ei riitä, et Huppionmäen metsä on hakattu ja sieltä on kalliot räjäytetty, vaan sen lisäksi pitää päästä sinne Kauhakorvenkadulle, se ei tavallaan lopu koskaan.”

Vaikka luonnonsuojeluaktiivin kanta vaikuttaa helposti siltä, että kaikki rakentaminen olisi pahasta, totuus lienee toinen. Kritiikki kohdistunee enemmän siihen, miten asioita suunnitellaan ja perustellaan, miten ne tuodaan julki yleisön kuultavaksi ja miten päätöksiin voi osallistua, ja myös

siihen, miten eri toimijoiden kanssa tehdään yhteistyötä. Kun kaupungin väkiluku jatkuvasti kasvaa, on realiteetti se, että asuntoja on rakennettava lisää, ja kaupunkiseudun on muutenkin kehityttävä, muun muassa joukkoliikennettä parantamalla. Silloin luonnontilaisia alueita on pakko ottaa käyttöön, koska jo olemassa olevaa infrarakennettakaan ei voi loputtomasti tiivistää – tämäkin olisi uhka luonnolle ja ihmisten virkistysmahdollisuuksille, sillä se voisi pahimmillaan tarkoittaa pienten puistojen ja lähimetsien häviämistä. Toisaalta luonnonsuojeluaktiivin kritiikki ja kaupungille antama paine kohdistuu siihen, miten jatkossa voidaan toimia, miten yhteistyötä voisi parantaa ja millainen asema luonnonsuojelulla jatkossa on.

LS: ”tää on kaikkein kriittisin (...) et osotetaan se raja et ei ne ainakaan kuvittele hakevansa toista, kolmatta ja neljättä poikkeuslupaa, et jätetään tää tähän yhteen lupaan.”

Tästä ympäristöpolitiikassa ja erilaisissa ympäristökiistoissa onkin juuri kyse: toimijat hakevat rajoja toiminnalle ja sille mikä on hyväksyttävää ja mikä ei, ja kokeilevat sitä miten eri osapuolet voivat vaikuttaa. Luonnonsuojelu ja ympäristöasiat vaativat jatkuvaa keskustelua erilaisten tapausten tiimoilta, jotta niiden yhteiskunnallinen asema säilyy ja tuottaa samalla uudenlaisia avauksia ja tapoja toimia. Tampereella raitiotiehankkeen varikkoalue ja siitä tehtävät päätökset ovat todella isoja kysymyksiä, sillä se asettaa luonnonsuojelun aseman uuteen valoon. Seuraavaksi tarkastelen aineistoni konflikteihin ja ristiriitoihin liittyvää ratkaisukeskeistä keskustelua; päädytäänkö Hervannan alueen suunnitelmissa todelliseen konfliktiin vai pääsevätkö eri toimijat yhteisymmärrykseen siitä, mitä varikkoalueen suhteen tapahtuu?

5.2.3 Ristiriidoista yhteisymmärrykseen vai konfliktiin?

Varikkoalueen rakentamisen konfliktiherkkyys oli tiedossa asiantuntijoiden keskuudessa. Pääosin varikosta käytyä keskustelua leimasi halu saada aikaan kompromissi, johon kaikki osapuolet olisivat tyytyväisiä. Tämä olisi tietysti myös kaupungin ja rakentajien etu, jotta hanke voisi edetä aikataulussa. Pelko pitkäaikaisesta kiistasta on olemassa erityisesti varikkoalueelle haetusta poikkeusluvasta tehdyn valituksen vuoksi.

VM: ”voihan se olla et konfliktiksihan se muodostuu, etenkin jos sitä kompromissia ei löydetä ja mennään oikeusasteet läpi, niin sittenhän tässä ollaan vuosikausia tässä tilanteessa.”

Kompromissin löytäminen korostui useammassakin keskustelussa. Ovatko eri toimijoiden väliset näkemyserot kuitenkin liian suuria jolloin kompromissi on mahdoton, vai onko sopu löydettävissä? Poliitikon perustelut varikkoalueen valinnalle ovat politiikalle tunnusomaiset.

PO: ”Tällaisissa hankkeissa on vaikea sanoa mikä on paras, vaan lähinnä se mikä on sellainen mistä saadaan aikaan päätös. Tämä vaikutti silloin sellaiselta että sen taakse on löytymässä riittävä enemmistö, ja perusteet oli olemassa, niin katsottiin et sen kanssa voidaan elää.”

Kelpaako tällainen kompromissi, jossa suurin osa on tyytyväisiä, siltikään kaikille? Näin isossa hankkeessa täyttä yhteisymmärrystä ei varmastikaan saada, mutta moni toimija ymmärtää perustelut poikkeusluvalle ja varikkoalueen valinnalle. Luonnonsuojeluaktiiville tämä puolestaan on enemmänkin juuri se konfliktin lähde – luonnonsuojelun asemaa on kyseenalaistettu hakemalla lupaa hävittää uhanalaisen lajin elinalueita.

LS: ”tuntuu surulliselta jos nyt ollaan valmiita joustamaan tässä luonnonsuojelussa, koska näyttäis siltä, että vastapuolella vaan viedään hanke ku hanke läpi luontoarvoista riippumatta”

Luonnonsuojelijan ja muiden haastattemieni toimijoiden väliset näkemyserot poikkeusluvan käytöstä raitiotiehankkeessa saattavat olla se ratkaiseva tekijä, joka määrittelee onko varikkoalueesta tulossa konflikti tai voidaanko ristiriita ratkaista muuten.

VM: ”Mä en näe nyt hirveitä vastakkainasettelua tässä kuitenkaan, et meillä on ne ongelmakohdat ja ne pitää nyt ratkaista (...). Sit jos päädytään siihen ristiriitaan aiheuttavaan vaihtoehtoon, niin sit käytetään näitä lainsäädännön luomia vaihtoehtoja.”

Kommentti kertoo omaa tarinaansa siitä, mikä on kaupungin kanta; kompromisseihin ja yhteistyöhön pyritään mahdollisimman pitkälle, mutta jos tämä ei onnistu, ratkaisu haetaan lainsäädännön kautta, eli tässä tapauksessa haetaan poikkeuslupaa liito-oravan elinalueelle rakentamiseksi ja käydään tarvittaessa oikeusasteet läpi, jotta rakentaminen voi alkaa. Luonnonsuojelijan näkökulmasta tämä lähestymistapa voi vaikuttaa ihan muulta kuin kompromissin hakemiselta, sillä loppuratkaisu on kuitenkin se, että alueelle halutaan ja aiotaan rakentaa. Vaikka poliitikko oli omassa kannanotossaan valmis hyväksymään varikkoalueen, hän oli valmiimpi ymmärtämään myös luonnonsuojelijan

ajatuksia luontoarvojen säilyttämisen puolesta. Vaikka raitiotie vähentäisi yksityisautoilua ja sen päästöjä ja näin ollen edistäisi kestäväää kehitystä, sillä on etenkin rakentamisvaiheessa vaikutusta luontoarvoihin paikallisesti, ja tämäkin pitäisi pystyä ottamaan huomioon arvioitaessa hanketta.

PO: ”ei katsota läpi sormien sitä jos kestävänkään kehityksen hanke uhkaa luontoarvoja.”

Jotta varikkoalueen kohdalla voitaisiin välttyä konfliktilta, toimijoiden olisi kyettävä yhteistyöhön ja keksittävä ratkaisu, millä luontoarvojen huomioiminen hoidettaisiin niin, että myös luonnonsuojelijat saisivat äänensä riittävästi kuuluviin. Toimintatavat hankkeen edetessä puoltavat sitä käsitystä, että Tampereen kaupunki on jo tehnytkin paljon yhteistyötä ja osallistanut erilaisia toimijoita.

VM: ”Kyllähän näissä prosesseissa kun kaavoitusta esimerkiksi tehdään tai jotain tämmöstä hanketta suunnitellaan, niin yritetään nimenomaan välttää sitä loppuvaiheen venähtämistä sillä, että yhä enemmän ihmisiä otetaan mukaan ja kuullaan ja esitellään ja ollaan avoimia siitä missä mennään ja mikä se keskustelu on, et se on ainoa mahdollisuus.”

Se jäi keskusteluissa hieman epäselväksi, kuinka paljon erilaisista luontoarvoista ja niiden säilyttämisestä oli toimijoiden kesken todellisuudessa ollut puhetta. Ristiriidat kuitenkin olivat hyvin tiedossa, samoin se, että jotain olisi tehtävä, ennen kuin keskustelu varikkoalueesta leimahtaa pahemmaksi.

RA: ”Hedelmällisempää on unohtaa vanhat ristiriidat, etsiä aktiivisesti kaikkia osapuolia palveleva ratkaisu ja tarvittaessa ristiriitatilanteissa nostaa kissa pöydälle.”

Onko varikkoalueen rakentaminen Kauhakorvenkadun tontille, jossa on todettu liito-oravia, vaarassa muuttua konfliktiksi? Käymieni keskustelujen perusteella tämä on täysin mahdollista, mutta kaikilla osapuolilla on kuitenkin toive siitä, että näin ei kävisi. Jos keskustelu muuttuu konfliktiksi, se hidastaa hankkeen etenemistä, voi vahingoittaa toimijoiden välejä jotka eivät välttämättä ennestäänkään ole täysin mutkattomat, ja on jälleen yksi maankäytön kiista Hervannan alueella. Toisaalta kaikki varikkoalueesta käytävä keskustelu on äärimmäisen tärkeää tulevaisuuden rakennushankkeille ja luonnonsuojelun asemalle yleisesti. Seuraavaksi perehdyinkin tarkemmin siihen, miten luonnonsuojelu nousi esiin haastatteluissa.

5.3 Luonnonsuojelun asema raitiotiehankkeessa

Erilaisten rakennushankkeiden yhteydessä käydään aina jonkinlaista keskustelua luontoarvoista ja erilaisten luontoalueiden virkistyskäytöstä. Raitiotiehanke kokonaisuutena mukailee jo olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja on siinä mielessä aiheuttanut vähemmän keskustelua kuin esimerkiksi Vuoreksen asuinalueen rakentaminen, jonka aiheuttama muutos luonnontilaisille metsille oli erittäin iso. Raitiotiehankkeen kulmakivet ovat kuitenkin Hervantaan suunniteltu varikkoalue ja Hervantajärven linjaus, ja näistä on puhuttavaa riittänyt. Luonnonsuojelun asema ja sen muutokset ovat yksi ympäristökiistojen perusta, eikä tämä tapaus tee poikkeusta; myös eri toimijoiden asemat kietoutuvat tiiviisti yhteen kun ratkotaan näitä ristiriitoja.

5.3.1 Hankkeen suunnittelun kokonaiskuva luonnonsuojelun näkökulmasta

Mitä isompi hanke on, sitä enemmän siinä on yksityiskohtia. Ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista tarkastella pelkästään yksityiskohtia, vaan myös isompaa kokonaiskuvaa siitä, millaisia etuja ja haittoja hankkeella on, mitä se tuo alueen asukkaille, mitkä sen vaikutukset ympäristölle ovat, ja millaisia asioita suunnittelussa painotetaan. Myös raitiotiehankkeen edustaja painotti kokonaiskuvan tarkastelun tärkeyttä.

RA: Mielestäni liito-oravien suojelu ja yleensä ympäristöarvot tulee raitiotiehankkeessa käsitellä yksittäisiä kohteita laajempaan kokonaisuuteen. (...) Henkilökohtaisesti harmittaa, että esimerkiksi liito-oravien suojelutason arviointia rajoittaa kuntarajat. Esimerkiksi Hervannan ympärillä naapurikunnan puolella on valtavat metsäalueet.”

Laajempaa kokonaisuutta käsitellessä pyritään muodostamaan selkeää kuvaa hyvistä ja huonoista puolista ja siitä, miten ne arvotetaan. Toisaalta yksityiskohtaisempi tarkastelu voi paljastaa puutteita ja virheitä, joilla on merkitystä lopputulokselle; vaikka raitiotiehankkeen kokonaisuutta arvioitaessa lopputulos olisi positiivisen puolella ympäristöarvojen ja muiden seikkojen suhteen, voi varikkoalueen merkitys olla silti odotettua suurempi. Luonnonsuojeluaktiivi katsoi tätä asiaa omasta perspektiivistään juuri niiden pienempien yksityiskohtien kautta ja löysi huomautettavaa Hervannan alueen suunnittelusta.

LS: ”No luontoasiat, niin jos ne haluttaisiin huomioida, niin tän Hervannan pään saisi suunnitella melkein kokonaan uudestaan, Insinöörinkatua lukuun ottamatta. Et

käytännössä se mitä tapahtuu Insinöörinkadun jälkeen tai se Hermiankadun haara, ei sekään vielä paha oo, mut se et se jatkaa sinne Kauhakorvenkadulle, niin käytännössä nää alueet pitäis suunnitella ihan uudestaan ja ajan kanssa.”

Vaikka luonnonsuojelijakin varmasti katsoo kokonais kuvaa, yksityiskohtien merkitys korostuu silti enemmän. Kauhakorvenkadun tontin liito-oravien merkitys on isompi kuin muiden ympäristöarvojen, joita ratikka kenties voisi kaupungille tuottaa. Tässä asiassa luonnonsuojeluaktiivi jäi melko lailla omaan lokeroonsa; muiden haastateltavien silmissä kokonaiskuvan painotus vei voiton. Poliitikko kuitenkin tunnisti myös ristiriidan joukkoliikenteen kehittämisen ja luonnonsuojelun välillä ja pohti samalla liito-oravan asemaa.

PO: ”me joudutaan tasapainoilemaan sen kanssa, että missä menee luontoarvojen tukemisen ja toisaalta ekologisen joukkoliikennehankkeen välinen raja, että kuinka paljon kumpikin voi joustaa. No, liito-oravan osalta lainsäädäntö on kuitenkin selkeä ja sitä pitää noudattaa, ja en ole ollut innoissani tällöisten poikkeuslupien hakemisesta”

Virkamies näki Kauhakorvenkadun tontin käytön varikkoalueena kompromissin näkökulmasta.

VM: ”Ja sitten varikon osalta niin sitä paikkaa on haettu tosi tarkkaan, ja nythän sitten kuitenkin mun mielestä on päädytty pienemmän pahan ratkaisuun.”

Monelle toimijalle ratkaisu onkin varmasti kompromissi ja sellaisenaan hyväksyttävä. Kokonaisuutena raitiotiehanke olisi silti onnistunut ympäristöarvojen edistämässä, ja mahdollisten kompensatiotoimenpiteiden avulla liito-oravan elintiloja Hervannan metsissä voidaan pitää yllä, samoin muita luontoarvoja. Luonnonsuojelija näki Kauhakorvenkadun tontissa potentiaalia muuhunkin.

LS: ”toisaalta vois ajatella, et kaupunki osti sen Kauhakorvenkadun tontin, niin ne osti (...) hyvää suojelualuetta.”

Tällaiseen ratkaisuun päätyminen olisi varmasti luonnonsuojeluaktiiville paras mahdollinen kompromissi – varikkoalueen siirtäminen toisaalle olisi voitto liito-oravalle ja ehkä muillekin luontoarvoille, jos uusi alue löytyisi esimerkiksi joltain valmiiksi käyttöön otetulta maa-alueelta. Muiden toimijoiden näkökulmaa tällaiseen ratkaisuun voi vain arvailla, ainakin se tarkoittaisi

melkoisia muutoksia jo tehtyihin suunnitelmiin. Toisaalta oikeuden päätöstä poikkeusluvasta odoteltaessa muiden suunnitelmien tarkasteleminen lienee joka tapauksessa tarpeellista.

Varikkoalueen lisäksi myös Hervantajärvelle suunniteltu raitiotien linjaus synnytti keskustelua luontoarvoista. Hervantajärven kaavoituskiistoissa on ollut pitkälti kyse siitä, että alueen luonto pitäisi asukkaiden mielestä säilyttää eikä tuhota sitä asuinrakentamisen tieltä. Kaavoitus on jo vauhdissa, mutta alueen säilyttämistä nykyisessä olomuodossa toivotaan edelleen (Hervannan Sanomat 20.4.2016). Haastateltavieni joukossa alueen kaavoituksen ja raitiotiehankkeen yhdistämistä pidettiin kuitenkin pääosin hyvänä asiana, sillä siinä on etuja muun muassa liikennekulttuurin muutoksessa.

RA: Hervantajärven uudisalue on sikäli otollinen, että alueen lähtökohdaksi tulee, että alueen rakentuessa sinne tulee alusta asti myös raitiotieyhteys. (...) voi uudisasukkaille alusta asti muotoutua vahvasti joukkoliikenteeseen tukeutuva liikkumiskäyttäytyminen.”

Yksityisautoilun vähentämiselle toimiva joukkoliikenne sekä hyvät kevyen liikenteen väylät ovat ehdoton edellytys, ja raitiotie on Tampereella yksi askel jälleen parempaan suuntaan. Raitiotien suunnittelu valmiiseen, mahdollisesti jo vuosikymmeniä vanhaan infraan vaatii enemmän, ja myös asukasnäkökulmasta raitiotien huomioiminen Hervantajärven kaavoituksessa todettiinkin järkeväksi.

A1: ”Ja se on erityisen positiivista, että Hervantajärven alueen suunnittelussa otetaan heti aluksi raitiotie huomioon. Jos nyt sinne suunniteltaisiin asuinalue, ja vuosikymmenien päästä päätettäisiin vetää sinne raitiotielinja, lopputuloksessa ei olisi paljoa koheesiota.”

Vaikka Hervantajärven kaavoitus haukkaa ison palan alueen metsistä, on viheralueiden säilymiseenkin panostettu. Raitiotiellä ei nähty varsinaisesti edes olevan vaikutusta viheralueisiin, sillä se kulkee kaava-alueella.

VM: ”Hervantajärven pää, niin sehän on rakenteilla olevaa aluetta kaiken kaikkiaan, ja siinä kaavoitusvaiheessa hyvin tarkkaan pidettiin huolta että siinä säilyy se iso viheralue ja eihän tuo ratikka sitä nyt tuhoa.”

Toisaalta raitiotien ulottaminen Hervantajärvelle piirtyy kuitenkin omana haaranaan Hervantajärven maankäytön konfliktissa; raitiotie ei ole siihen syyllinen, mutta sillä voi olla omat vaikutuksensa siihen, miten aluetta arvotetaan hervantalaisten ja muidenkin keskuudessa. Alueesta puhuttaessa ei voida välttyä luontoarvojen pohtimiselta, ja vuosien aikana käydyt kiistat kaavoituksesta eivät unohdu hetkessä. Raitiotiehankkeen suunnittelun kokonaiskuva luonnonsuojelun näkökulmasta onkin monitahoinen, sillä se kiinnittyy Hervantajärven kautta Hervannan vuosikymmenien historiaan, varikkoalueen kautta uudenlaiseen maankäytön ja luonnonsuojelun ristiriitaan, ja yleisemmin tarkasteltuna nykypäivän kaupunkikehittämiseen ja joukkoliikenteen ratkaisuihin.

5.3.2 Kestävää joukkoliikennettä ja kaupunkia edistämässä

Raitiotiehanketta arvioitiin haastateltavieni keskuudessa pääosin positiivisesti, kun oli kyse itse liikkumismuodosta. Tampere on iso ja koko ajan kasvava kaupunki, ja yksityisautoilun vähentämiseksi joukkoliikenteeseen on panostettava voimakkaasti. Bussiliikenne on kokenut viime vuosien aikana monenlaisia uudistuksia, kun linjoja on muutettu ja erilaisia kokeiluja on tehty. Tulevan raitiotien linjaa Hervannasta keskustan kautta Lentävänniemeeseen liikennöidään nyt bussilla numero 3. Linjalla on paljon matkustajia, ja eräs asukashaastateltava toivoi ratikan tuovan helpotusta linjan sujuvuuteen, kuten myös joukkoliikenteen sujuvuuteen yleensä.

A2: Raitiotien rakentaminen toivon mukaan sujuvoittaa Tampereen joukkoliikennettä. Bussit ovat varsin herkkiä keliolosuhteille ja ruuhkautumiselle. Parhaimmillaan ruuhka-aikoina saattaa olla kolmekin saman linjan bussia peräkkäin samalla pysäkillä. Tähän toivon ratikasta ratkaisua.”

Raitiotien etuja ovat oman kulkuväylän lisäksi myös sen edut ympäristölle verrattuna bussiliikenteeseen.

LS: ”luodaan jonkunlainen joukkoliikenneväline joka kuljettaa muulla kuin kumipyörillä ja dieselillä ihmisiä paikasta a paikkaan b, niin se on lähtökohtaisesti kannatettava ajatus.”

VM: ” jos me saadaan se joukkoliikennemuotona tehokkaaksi niin sit se vähentää meidän yksityisautoilua. Meillähän on liikenne kuitenkin se isoin kasvihuone-kaasupäästäjä, ja muutenkin ympäristöön tuottaa melua ja meteliä.”

Lopullisia, todellisia ympäristövaikutuksia on vaikea arvioida etukäteen. Jos raitiotie kuitenkin pystyy siihen mihin bussiliikenne ei välttämättä pysty, eli yksityisautoilun vähentämiseen, ja samalla vähentää bussiliikenteen haittoja poistamalla liikenteestä dieselbusseja, sen vaikutus ympäristöön kääntyy varmasti positiiviseksi. Sillä on myös merkitystä joukkoliikenteen imagolle ja kaupungin kehittämislle yleensä. Raitiotie tavoittaa isoja määriä kaupunkilaisia reitillään, ja antaa näin houkuttelevan vaihtoehdon oman auton käytölle. Samalla se nostaa reitin varrella olevien alueiden arvoa. Ratikka ei ole pelkkä liikenneväline vaan paljon muutakin.

VM: ”Kaupunkirakennekysymyksenähän paljolti ratikka nähdään”

Raitiotien lopullinen arvo Tampereen kaupungille nähdään vasta jos ja kun se on joskus rakennettu ja ollut jo jonkin aikaa käytössä. Joukkoliikenteen yleisen kehittämisen arvo kuitenkin tiedetään jo nyt, ja sen edistäminen yhdistetään voimakkaasti kaupungin tiivistysrakentamiseen, jolla nähdään olevan myönteisiä ympäristövaikutuksia sekä taloudellisia etuja.

RA: ”Näen joukkoliikenteen kehittämisen voimakkaasti ympäristömyönteiseksi ja myös luonnonsuojelun kannalta myönteiseksi asiaksi. Joukkoliikennettä kehittämällä tavoitellaan tiivistä sekoittunutta kaupunkirakennetta, joka vähentää riippuvuutta fossiilisiin polttoaineisiin perustuvaan liikenteeseen, edistää jalankulun ja pyöräilyn mahdollisuuksia ja vähentää kaupungin kasvusta aiheutuvan rakentamisen ympäristökuormaa.”

Kaupunkirakenteen tiivistäminen on yleinen suuntaus, myös Tampereella. Vaikka Vuoreksen ja Hervantajärven kaltaisia uusia asuinalueita rakennetaan, myös vanhoja kaupunginosia tiivistetään monin keinoin. Kun ihmiset asuvat pienemmillä alueilla tiiviimmin, joukkoliikenne tavoittaa helpommin ihmisiä; myös rakentamisen kustannustehokkuus korostuu tiivistämisajattelussa. Kaupungin tiivistämisessä korostuu idea kestävästä ajattelutavasta, kun ympäristövaikutuksia pyritään pienentämään monin eri tavoin; toisaalta asuminen missä muodossa hyvänsä vaatii aina jonkinlaisia uhrauksia ympäristön suhteen.

PO: ”Me voimme asua kaupungissa kestävämmiin, mutta toisaalta se saattaa edellyttää sitä, että me toimimme tämän kaupunkialueen sisällä jossakin tietyssä kohtaa vähemmän kestävästi. Eli tietenkin jos me menisimme puhtaasti ympäristön ehdoilla, niin meidän emme voisi rakentaa käytännössä yhtään.”

Se millaisia uhrauksia kaupungissa tehdään joukkoliikenteen ja asuinrakentamisen tehostamiseksi, on oma lukunsa. Raitiotiehanke osaltaan edistää kaupungin tiivistymistä keskittämällä uutta asuntorakentamista reitin varrelle. Toisaalta poliitikon mainitsema huomio siitä, että kestävyys saattaa edellyttää vähemmän kestäväää toimintaa jossain muualla, on otettava tarkasteluun. Hankkeen osalta tämä vähemmän kestävä toiminta on melko helppo osoittaa varikkoalueen suuntaan, sillä luonnonsuojelulaista poikkeaminen liito-oravan suojelussa varikon rakentamisen vuoksi on selkeä esimerkki tällaisesta toiminnasta. Onkin lopulta kyse siitä, mitä arvoja kaupunkikehityksessä painotetaan.

LS: ”Onko jollakin biotoopiltaan liito-oravalle soveltuvalla metsällä jonkinlainen arvo kuitenkin, et vaikka oliskin joku ekologinen hanke et meniskö se silti sen yli. Mitkä on ne rajat, et kuinka ekologinen sen hankkeen pitää olla.”

Varikkoalueen osalta jatkossa tehtävät päätökset tulevat luultavasti ainakin osittain vastaamaan luonnonsuojeluaktiivin esittämään kysymykseen siitä, missä menee raja ekologisen hankkeen ja luontoarvojen edistämisen välillä. Kysymys on hyvin hankala, ja oli oikeuden ratkaisu ja sitä seuraavat päätökset hankkeen osalta mitä tahansa, tapaus on tärkeä luonnonsuojelun aseman kannalta. Seuraavaksi perehdyn keinoihin, joilla haastateltavat pyrkivät luontoarvoja käsittelemään.

5.3.3 Kompensaatiosta ratkaisu luontoarvojen säilyttämiseen?

Rakentamisella on vaikutusta luontoon, ja se vaikutus on usein luontoarvoja jollain lailla heikentävä, mittakaavan vaihdellessa pienistä paikallisista muutoksista isompiin mullistuksiin. Yhä enemmän ja enemmän puhutaan kompensaatiosta, jolla voidaan korvata aiheutettuja menetyksiä joko samalla alueella tai jollain muulla alueella. Kompensaatiolla voidaan myös parantaa jonkin alueen luontoarvoja paremmaksi kuin ne olivat ennen haitallisia toimia. Vaikka haastattelukysymyksissäni ei ollut suoranaista kysymystä kompensaatiosta raitiotiehankeessa, se nousi esiin useammankin asiantuntijan kanssa keskustellessa, eli aihe on ajankohtainen myös Tampereella.

Kompensaatio oli puheissa erityisesti silloin, kun aiheena oli varikkoalueen rakentaminen. Vaikea ristiriitatilanne ajaa miettimään myös ratkaisuja, joilla rakentamisen aiheuttamat haitat voitaisiin korvata.

PO: ”jos niitä (luontoarvoja) ei voida turvata paikassa x niin silloin toivottavasti kompensatiotoimenpiteiden avulla voidaan turvata paikassa y tai z.”

VM: ”mietitään viherympäristön osalta näitä kompensaaation mahdollisuuksia, jopa sitten uudenlaisia vihreitä asioita jotka ei sinällään luonnonsuojeluun liity, mut jotka edistää esim. hulevesien hallintaa.”

Varikon suhteen kompensatiotoimien tärkeys korostuu. Mikäli alueelle rakennetaan poikkeuslupan turvin, se heikentää suojellun liito-oravan elinalueita; miten tällaisen menetyksen voi korvata? Toki liito-orava on eläin, jonka tekemisiä ei voi ennustaa, mutta miten voidaan turvata sen mahdollisuus pesimiseen ja elämiseen jossain muualla, jos nykyinen elintila muutetaan metsästä varikoksi? Luonnonsuojeluaktiivin kanta tähän kiperään kysymykseen on, että kaupungin ehdottamat kompensatiotoimet eivät ole riittäviä.

LS: ”jos nyt esitetään jotain kompensatiotoimia, missä pistetään 12 pönttöä johonkin alle hehtaarin risukkoon ja sitten istutetaan jonnekin pellolle vähän haapoja, niin ei se kuitenkaan vastaa rahallisena panoksena mitään. (...) Mistään kaupunki ei oo valmis joustamaan, et muutama puuntaimi ja pönttö ei paljon maksa.”

Aktiivin mainitsevat pöntöt ja haapaistutukset on suunniteltu varikkoalueen lähelle niin, että viheryhteys liito-oravan mahdollisesti käyttämien eri elinalueiden välillä voisi säilyä. Esitetty kritiikki on kuitenkin aiheellista, sillä esimerkiksi puiden istuttamisesta menee vielä pitkään, että ne ovat liito-oravalle elinkelpoisia pesäpuita. Onkin mielenkiintoista nähdä, missä määrin kaupunki tekee kompensatiotoimia juuri varikkoalueen yhteydessä jos se rakennetaan suunnitellulle paikalle, sillä siellä toimilla on liito-oravan kannalta isoin merkitys. Kaikki muualla tehdyt toimenpiteet ovat tietysti tarpeellisia luontoarvojen kannalta, mutta niiden merkitys varikkoalueen kiistan ratkaisun osalta on hämärän peitossa.

Kompensaaion riittämättömyys oli myös yksi ympäristönsuojeluyhdistyksen tekemän valituksen perustelu.

LS: ”valituksen (...) perusteluja on just kaikki nämä kompensatiotoimenpiteiden riittämättömyys ja yks (...) oleellinen juttu (...) on, että ELY-keskus on käyttänyt perusteluina semmosta luontodirektiivin artiklaa, missä sanotaan, että poikkeuslupa

voidaan myöntää jos siitä hankkeesta on hyötyä ympäristölle. Siinä koko poikkeuslupahakemuksessa eikä Pirkanmaan ELY-keskuksen päätöksessä oo mitenkään osotettu sitä, että mitä hyötyä ympäristölle on tästä koko ratikkahankkeesta.”

Kritiikki kompensatiosta saa rinnalleen kritiikin koko hankkeen ympäristöhyödyn arvostelusta. Vaikka luonnonsuojeluaktiivi näki joukkoliikenteen kehittämisen raitiotien avulla lähtökohtaisesti hyvänä asiana, raitiotiehankeeseen muut ympäristöedut eivät näyttäytyneet hänelle samalla tavalla kuin muille asiantuntijahaastateltaville. Perustelut kaupunkirakenteen tiivistämisestä eivät kerro samaa tarinaa luonnonsuojelijalle ja virkamiehelle tai poliitikolle; luonnonsuojelija tarkastelee asioita selkeästi siitä käsin, että kaikenlaiset luontoarvot ovat tärkeitä ja niitä on syytä suojella, oli uhkana sitten täydennysrakentaminen tai joukkoliikenne, ja ympäristönäkökulmiin pohjautuvat perustelut vaativat tuekseen tiukkaa faktaa.

VM: ”jos meillä on liito-oravia löydetty, niin niihin on todella suhtauduttu kyllä ihan vakavasti meidän kaavoituksessa ja täällä on muutettu kaavoja niitten mukaan, ja samaa tehdään tietysti ratikan osalta niin pitkälle ku mahdollista ja jos ei niin sit haetaan poikkeuslupaa.”

Vaikka virkamies perustelee poikkeuslupan hakemista sillä, että kaikenlaisia muita ratkaisuja on jo kokeiltu, on luonnonsuojeluaktiivia vaikea vakuuttaa toiminnan järkevyydestä. Ilmeisesti faktaperustelut eivät ole riittäviä, tai ainakaan niitä ei ole osattu perustella tarpeeksi hyvin. Tähän kiteytyy koko varikkoalueen kiistan ydin; kuka on oikeassa ja kuka väärässä, kenen faktat ovat oikeita ja kenen ajatusten mukaan pitäisi toimia? Vaikka luonnonsuojeluaktiivi on aineistossani useimmiten eri kannalla muiden haastateltavien kanssa, hänellä on siihen syynsä: luonto.

LS: ”minimitavoite on se, et mitään elinympäristöjä ei hävitetä. Jos tavoitteisiin ei päästä, niin sitten täytyy tehdä kuitenkin joka tapauksessa se välttämätön.”

Toisinaan kärkkäältä kuulostavat kommentit ja kannanotot ovat kuitenkin kullannarvoisia niin kaupungin kuin raitiotiehankeeseen edustajille, kuin myös luonnon hyvinvoinnille ja liito-oravalle. Ilman tällaista vastavoimaa kaupunkikehitys joukkoliikenteineen ja tiivistysrakentamisineen voisi ajautua liian helpoille poluille; vaikka ympäristövaikutusten arvioinnit ja muut seurantamenetelmät kuuluvat hankkeisiin ja ympäristönäkökulma on huomioitava, on aktiivisten luonnonsuojelijoiden asema erittäin tärkeä. He nostavat keskusteluun aiheita, joista ei välttämättä muuten edes huomattaisi

keskustella: ympäristöpoliittiset kannanotot yhteiskunnallisista aiheista ovat tärkeitä sekä paikallisesti että laajemmassa mittakaavassa vaikkapa ilmastonmuutosta ajateltaessa.

Käsitykset toimijoiden asemasta, Hervannan alueella tapahtuvista muutoksista ja niiden aiheuttamista kiistoista sekä luonnonsuojelun yhteydestä kaupunkikehittämiseen kietoutuvat kiinnostavasti yhteen raitiotiehanketta tarkasteltaessa. Siirryn seuraavassa luvussa pohtimaan analyysin tuloksia käsitteellisestä näkökulmasta, ja vastaan myös alussa esittämiini tutkimuskysymyksiin.

6. Tulokset

Palaan vielä tutkielman alussa esittämiini tutkimuskysymyksiin.

Varsinainen tutkimuskysymyksenäni on:

- Millainen asema luonnonsuojelulla on joukkoliikenteen kehittämisessä Tampereella?

Tarkentavia alakysymyksiä ovat:

- Millaisia ympäristöpoliittisia ristiriitoja Tampereen raitiotiehankkeessa on havaittavissa?
- Miten asiantuntijat ja asukkaat suhtautuvat hankkeen Hervannan alueen suunnitelmiin?

Lähtökohta koko tutkielmalleni oli se, että olen kiinnostunut yleisesti erilaisista ristiriidoista, toimijoiden rooleista erilaisissa tilanteissa, maankäytön kysymyksistä ja siitä, miten luonnonsuojelu asemoituu nykypäivän kaupunkikehityksessä. Tampereella asuvana paikalliset tapahtumat ovat kiinnostavia, koska ne tulevat lähelle omaa arkielämää, ja ne myös antavat herkullisen mahdollisuuden tarkastella tuttuja asioita ammatillisessa mielessä. Raitiotiehanke on hyvin mukava tutkimuskohde yleisestikin; materiaalia ja mielipiteitä on hyvin saatavilla. Se on myös ympäristöpoliittisesti innostava aihe, sillä siinä yhdistyy monta jo itsessäänkin kiinnostavaa aihetta samaan; joukkoliikenne, yhdyskuntasuunnittelu, toimijuus, luonnonsuojelun näkökulma, konfliktin mahdollisuus.

Seuraavaksi tarkastelen näitä eri ulottuvuuksia tutkimuskysymysteni valossa. Nostan tässä luvussa esille niitä asioita, mitä analyysin perusteella koen tärkeäksi huomioida, ja yhdistän keskusteluun

luvussa 3 esittelemiäni teoreettisia huomioita. Aloitan tarkastelun toimijoiden suhtautumisesta Hervannan alueen suunnitelmiin. Seuraavaksi käsittelemistä ympäristöpoliittisia ristiriitoja, mitä hankkeessa on havaittavissa. Kolmantena perehdyn varsinaiseen tutkimuskysymykseeni, eli millainen luonnonsuojelun asema on joukkoliikenteen kehittämisestä tarkasteltaessa, ja kokoan näin yhteen läpileikkauksen koko aineistostani.

6.1 Toimijoiden jakautuminen luonnonsuojelun edistämisen ytimessä

Kun tarkastelen kokonaiskuvaa siitä, miten haastattelemanani asiantuntijat ja asukkaat suhtautuvat raitiotiehankeeseen, pääviesti on positiivinen. Raitiotien nähtiin tuovan helpotusta Tampereen ja erityisesti Hervannan alueen bussiruuhiin, ja olevan muutenkin hyvä asia etenkin kaupunkirakenteen tiivistämiselle. Mitä lähemmäs ydintä tarkasteluni vien, sitä enemmän erilaiset vivahteet saavat sijaa. Toimijoiden keskuudessa oli eriäviä mielipiteitä siitä, miten osallistaminen on onnistunut ja millaiset välit toimijaryhmillä on. Hervannan alueelle tehtyjä suunnitelmia ruodittiin tarkasti sekä Hervantajärven linjauksen että varikkoalueen suhteen.

Asukkaiden käsitys luonnosta muodostuu ajan kuluessa ja muuttuu koko ajan (Asikainen 2014, 42). Tällainen asustaminen johtaa luontevaan suhteeseen lähiöluonnon kanssa, mutta ulkopuolelta tulevien muutosten uhatessa suhde luontoon muuttuu aktiivisemmaksi; asukkaan luontosuhteen ymmärtäminen auttaa hahmottamaan, miksi reaktiot luonnon muutokseen ovat sellaisia kuin ovat (emt., 44). Oma tutkimukseni tukee tätä lähtökohtaa varsinkin Hervantajärven osalta, sillä sen pitkäaikainen kaavoituskiista on edelleen jollain tavalla keskustelussa enemmän ja vähemmän aktiivisesti. Vaikka haastattelemieni asukkaiden joukossa alueelle rakentaminen jossain mielessä hyväksyttiin, alueen tärkeys virkistysalueena ja hervantalaisten omana metsänä korostui myös. Haastatellut asukkaat eivät varsinaisesti voimakkaasti vastustaneet rakentamista, vaan ennemminkin harmittelivat sitä, että alue ei säily entisen kaltaisena. Taustalla on nähtävissä jännitteitä alueen imagosta; toisaalta sen erämaisuus ja mahdollisuus päästä aidon luonnon ääreen, toisaalta potentiaali uutena asuinalueena (Asikainen 2014, 55).

Asukkaille luonto on mahdollisuus kokea luonnon ilmiöitä omilla aisteilla, ja tähän mahdollisuuteen vaikuttaa voimakkaasti kaupunkien maankäytön suunnittelun tuottamat hoitokäytännöt. Lähiöiden luonto muotoutuu erilaisten ekologisten prosessien ja luonnonkäytön myötä, ja siihen kiinnittyy ajan kuluessa usein erilaisia määrittelykamppailuja, jotka voivat politisoida luontoa. (Asikainen 2014, 22.) Hervannassa luontopolitiikka on ollut osa prosesseja jo pitkään, ja asukkaiden rooli sen

muotoutumisessa ei suinkaan ole vähäinen. Asukkaiden taistelu Hervantajärven kaavoitusta vastaan oli aktiivista ja pitkäkestoista, ja se on muovannut omalla tavallaan lähiön identiteettiä. Haastatteluissani hervantalaiset koettiin edelleen aktiivisina ja tärkeinä toimijoina, vaikka raitiotiehankkeen osalta liikehdintää ei ole ollut samassa mittakaavassa kuin Hervantajärven kaavoituskiistassa. Luontopolitiikkaa voi kuvailla yksinkertaistettuna luontoa koskevaksi ongelmanmäärittelyksi ja ratkaisuvaihtoehtojen etsimiseksi (Valkonen 2003, 13), ja Hervannassa tapahtuvat asiat ovat juuri tätä; sekä asukkaat että muut toimijatahot ovat osallisena luontopolitiikassa sen eri vaiheissa ja määrittelevät luontoa, luonnon arvoja ja siihen liittyviä käytänteitä erilaisilla tavoilla.

Myös Kaisu Anttonen (2007) on tarkastellut luonnon politisoitumista ja huomauttaa, että se ei tarkoita automaattisesti samaa kuin ympäristöongelmien nousu kamppailun kohteeksi (Anttonen 2007, 41). Sen sijaan erilaisten luontokäsitysten törmäminen politisoi luontoa, ja tämä on taustatekijänä erilaisissa kiistoissa (emt., 43). Kun pohdin omaa aineistoani tästä näkökulmasta, voin allekirjoittaa huomion; erityisesti asiantuntijahaastateltavien keskuudessa luontokäsitykset ovat erilaisia ja luovat näin pohjaa ristiriitaiselle tilanteelle, joka koskee erityisesti varikkoaluetta. Asukkaiden luontokäsitykset olivat yhteneväisempiä, mutta asukasaineistoni ei ollut niin kattava, että voisin heidän luontokäsityksiään kovin syvällisesti analysoida.

Osallistamisen näkökulmasta raitiotiehanketta arvioitiin melko positiivisesti. Asukkaat kokivat osallistumismahdollisuuksia olleen tähän asti suhteellisen paljon; toisaalta niitä toivottiin olevan enemmän, ja osallistumiskeinojen riittävää näkyvyyttä jopa vähän kritisoitiin. Osallistamisen tärkeys on noussut viime vuosien aikana yhä enemmän ja enemmän esille eri hankkeiden yhteydessä. Sillä on kuitenkin merkitystä vain, mikäli osallistujia todella kuullaan päätöksenteossa (Häikiö 2005, 115). Raitiotien suhteen erityisesti loppukäyttäjien käytännön elämään vaikuttavat kysymykset, kuten pysäkkijärjestelyt, on huomioitu osallistamismenetelmissä hyvin. Raitiotien linjauksista on myös kysely mielipiteitä, mutta esimerkiksi Hervannassa tehty muutos, jolla raitiotien päätepysäkki siirrettiin Ahvenisjärventieltä Hervantajärvelle, tehtiin melko huomaamattomasti. Kokonaan asukasnäkökulmasta suunnittelua ei tietenkään voi tehdä, sillä se vaatii ammattiosaamista; suunnittelun tueksi asukkaiden mielipiteitä kuitenkin tarvitaan. Hervannassa konfliktiherkät alueet, eli Hervantajärvi ja Kauhakorvenkadun varikkoalue, ovat jääneet asukkailta osallistumismahdollisuuksien ulkopuolelle, mikä voi osaltaan lisätä erimielisyyksiä. Kaikkien osallisten oikeus osallistua suunnitelmiin, joita Hervannan alueella tehdään, on korostunut

aiemminkin (Karjalainen 2008, 50), ja kertoo osaltaan siitä, että Hervannassa todella ollaan kiinnostuneita oman alueen kehittämisestä ja siihen halutaan vaikuttaa.

Asukkaat olivat haastateltavieni joukossa yksimielisempiä kuin asiantuntijat hankkeeseen suhtautumista tarkasteltaessa. Tunnistan tämän huomion heikkouden, sillä asukashaastattelut olivat melko pintapuolisia verrattuna asiantuntijahaastatteluihin. Mikäli olisin tehnyt asukkaiden kanssa syvällisemmät haastattelut kasvotusten, aineisto olisi luultavasti hieman erilainen. Pääpaino analyysissäni on kuitenkin asiantuntijahaastatteluissa, eikä tarkoitukseni ollutkaan vertailla asukkaiden ja asiantuntijoiden näkemyksiä, vaan saada asukkaiden näkökulmaa hieman esiin pääkysymyksiin liittyen.

Asiantuntijajoukko jakautui mielipiteissään raitiotiehankkeen onnistumisesta osallistamisen ja toimijuuden määrittämisen suhteen, ja kuten jo aiemmin kirjoitin, taustalla voi olla muun muassa luontokäsitysten erot, jotka tuottavat määrittelykamppailua ympäristökiistan taustalle. Selkeimmin joukosta erottui luonnonsuojeluaktiivi, joka tarkastelee hanketta lähtökohtaisesti luonnon ja sen suojelemisen kautta. Virkamies ja raitiotiehankkeen edustaja olivat skaalan toisessa päässä – he tunnistivat yhtä lailla luonnonsuojelun tärkeyden, mutta arvottivat luontoa ja hanketta eri tavalla. Poliitikon suhtautuminen on lähempänä virkamiestä ja ratikan edustajaa kuin luonnonsuojelijaa, mutta hänellä oli silti joitain ajatuksia, jotka painoutuivat enemmän luonnonsuojelijan suuntaan. Asiantuntijoiden roolit näkyvät tässä läpi: siinä missä virkamies ja hankkeen edustaja ajavat hanketta ja esimerkiksi varikkoalueen rakentamista voimakkaammin läpi, poliitikko tarkastelee asioita poliittisen filterin läpi, unohtamatta puoluepolitiikkaa. Luonnonsuojeluaktiivin rooli on olla aktiivinen luonnon äänitorvi, joka ajaa selkeästi omaa agendaansa.

Leinon (2006) käyttämä jaottelu Vuoreksen suunnitteluun osallistuneiden osallisten rooleista koskee kansalaisosallisia, mutta käytän sen ajatusta tässä hyödyksi. Leino jakoi kansalaisosalliset kahteen ryhmään: aktiivisiin ja näkyviin osallisiin, joiden toimijaryhmä on ”konfliktiin lähtijät”, sekä aktiivisiin ja näkymättömiin osallisiin, joiden toimijaryhmä on ”kompromissin etsijät” (Leino 2006, 77). Asiantuntijat joita haastattelin, voisi sijoittaa vastaaviin toimijaryhmiin jaottelulla, jossa luonnonsuojeluaktiivi sijoittuu ryhmään konfliktiin lähtijät, ja muut asiantuntijat ryhmään kompromissin etsijät. Jaottelu ei ole vedenpitävä eikä sen ole tarkoitus luokitella haastateltaviani tietynlaisiksi toimijoiksi, vaan enemmänkin kuvastaa heidän erilaisia asemiaan ja lähtökohtiaan raitiotiehankkeen suunnittelussa. Vaikka kaikki toimijat ovat omalla tavallaan aktiivisia ja näkyviäkin toimijoita hankkeessa, jaottelu toimii ainakin varikkoalueen käyttöön suhtautumisessa.

Luonnonsuojelijan rooli varikon suhteen on olla näkyvä, äänekäs ja aktiivinen osapuoli, joka muistuttaa liito-oravan suojelun tärkeydestä ja muista luontoarvoista, ja joka on valmis viemään tapauksen jopa konfliktin tasolle, jos se on ainoa keino saavuttaa luonnonsuojelulliset arvot. Muut asiantuntijat eivät näyttäydy niin selkeästi omana itsenään varikkoalueesta käytyä keskustelua tarkasteltaessa, vaan ovat aktiivisia, tavallaan näkymättömiä kompromissin etsijöitä. Luonnonsuojeluaktiivin valmius kompromissiin on erilainen kuin muilla toimijoilla, sillä kompromissin määritelmä on eri asiantuntijoilla erilainen.

Vaikka Leino käsittelee aineistossaan erityisesti kansalaisosallistumista, lainaan häneltä toimijaryhmien lisäksi toistakin ajatusta osallistumisesta. Osallistuminen päätöksentekoprosesseihin ja asioiden yhdessä käsittelemisen vaatiminen on osa julkista poliittista kansalaisuutta (Leino 2006, 146), ja oma aineistoni tukee tätä paitsi kansalaisten, myös muiden toimijoiden osalta. Luonnonsuojeluaktiivi on omalta osaltaan vaatimassa oikeutta osallistua ja vaikuttaa päätöksiin; raitiotiehanke ei suinkaan ole ainoa, jossa vastaavan kaltainen toimijuus herää eloon. Tällainen toimijuus on nykypäivänä yleistä ja kertoo omaa tarinaansa siitä, miten muutos hallinnosta hallintaan on edennyt.

Suhtautuminen Tampereen raitiotiehankkeeseen ja erityisesti Hervannan alueelle tehtyihin suunnitelmiin on lopulta kaksijakoinen; suunnitelmille on hyvät perusteet, mutta konfliktiherkät alueet muuttavat dynamiikkaa. Hervantajärvi ja Kauhakorvenkadun varikkoalue tuovat esiin toimijoiden näkemyseroja ja luovat pohjan mahdolliselle konfliktille. Toimijakentän laajuudella on merkitystä sille, muodostuuko konfliktia ja kuinka intensiivinen siitä voi muodostua – mitä vähemmän toimijoita, sitä helpompi yhteistyötä on tehdä, ja päinvastoin (Pralle 2006, 220). Nykyisen kaltaisilla osallistamismenetelmillä ja avoimilla toimintatavoilla toimijakenttä laajenee melko suureksi, ja täydellistä yksimielisyyttä harvemmin on mahdollista saavuttaa. Raitiotiehanke on tämän tosiasian kanssa tullut tutuksi, kun paikalliset kiistat hajottavat toimijakenttää. Seuraavaksi tarkastelenkin näitä ympäristöpoliittisia ristiriitoja.

6.2 Hervannan maankäytön ristiriidat jatkuvat

Tampereen raitiotiehanke ei ole säästynyt kritiikiltä ja negatiiviselta palautteelta, vaikka se kokonaiskuvassa arvioitaisiinkin positiiviseksi hankkeeksi. Kuten niin usein erilaisten kehityshankkeiden kohdalla, myös ratikka on päässyt osaksi ympäristöpoliittista keskustelua. Tämä on luonnollista, sillä ympäristö politisoituu kaupungeissa väkisin, kun ihmiselämä vaatii

luonnonvarojen käyttöä, ja eriävät mielipiteet synnyttävät kiistoja (Anttonen 2007, 206). Tämä olikin yksi mielenkiinnon kohteeni, kun mietin tutkielmani aihetta: halusin päästä tarkastelemaan jonkin ajankohtaisen hankkeen kautta niitä prosesseja, joista paikalliset ympäristökiistat syntyvät ja samalla pohtia toimijoiden roolia niiden synnyssä. Luonnonsuojelu on taustatekijä, joka ympäristöpoliittisissa keskusteluissa on usein voimakkaasti esillä, ja raitiotiehanke tarjosi liito-oravatapauksen kautta hyvän alustan näiden prosessien tutkimiselle.

Eräs taustatekijä, jonka kautta kiinnostuin juuri Hervannan alueen ympäristökiistoista, on tietysti Hervantajärven maankäytön konflikti. Maankäyttö on Hervannassa yleinen konfliktin aihe ja asukkaat ottavat siihen aktiivisesti kantaa (ks. esim. Pikkupeura 2002); kritiikki rakentamista kohtaan kohdistuu yleensä siihen, kun uusille, ennestään rakentamattomille alueille halutaan rakentaa (Karjalainen & Tirkkonen 2004, 39). Tämä historia vaikuttaa Hervantaan nykypäivänä ja tulevaisuudessakin; Wall ja Callister (1995) toteavat Karttusen (2010, 47) mukaan aiempien kokemusten vaikuttavan siihen, miten uusiin mahdollisiin konfliktitapauksiin suhtaudutaan. Aiempi konfliktihistoria voi siis olla merkityksellistä, kun uusien ympäristöpoliittisten kiistojen on mahdollista syntyä. Hervantajärven konflikti on minulle kiinnostava paitsi tutkijana, myös yksityishenkilönä, sillä alue on tuttu ulkoilumetsä. Koska se ei kuitenkaan ole itselleni ensimmäisenä saavutettavissa oleva lähiluontoalue vaan toissijainen paikka (Karjalainen & Tirkkonen 2004, 36), pystyin ottamaan sen tarkasteltavaksi ilman liiallisia tunnesiteitä alueeseen.

Jos Hervantajärven maankäytön konflikti on jo vanha, moneen kertaan käsitelty asia, on Kauhakorvenkadun varikkoalue puolestaan uusi konfliktiuhan alainen kohde. Kun kaupunki osti tontin, siitä oli pieni uutinen paikallislehdessä (Hervannan Sanomat 22.10.2014). Verrattuna Hervantajärveen, varikkoaluetta ei ole juuri käsitelty ainakaan paikallislehdessä, ja myös asukashaastatteluissa kävi ilmi, että alueesta ei ole juuri ollut osallistamisprosesseissa puhetta. Elokuussa 2015 varikosta uutisoitiin, kun Tampereen ympäristönsuojeluyhdistys ehdotti varikkosuunnitelmien muuttamista (Hervannan Sanomat 26.8.2015). On mielenkiintoista pohtia, miksi varikkoalue ei ole ollut samanlaisen keskustelun kohteena, alue kuitenkin on suhteellisen lähellä Hervantajärven metsiä ja samantyyppistä vanhaa puustoa täynnä. Onko alue kuitenkin sen verran eri suunnalla, että se ei ole monellekaan hervantalaiselle mahdollinen ensisijainen lähimetsä? Eikö asukkailla vain ole ollut tietoa varikkoalueen suunnitelmista, ja keskustelun puute johtuu siitä? Ainoastaan Tampereen ympäristönsuojeluyhdistys on merkittävästi huomioinut varikkosuunnitelmia kannanotoissaan, ja niissäkin perimmäisenä syynä on liito-orava.

Varikkoalue on kuitenkin raitiotiehankkeen myötä noussut esiin mahdollisena konfliktialueena. Haastattelujeni perusteella varikon tilannetta ei vielä pidetty ainakaan täysiverisenä konfliktina, mutta potentiaalia siinä sellaiseksi on. Toimijoilla onkin iso rooli siinä, muuttuuko ristiriitatilanne konfliktiksi vai laukeaako tilanne jonkin rauhanomaisen ratkaisun avulla. Toimijoiden välinen vuorovaikutus on merkittävässä osassa konfliktitilanteissa – useimmiten sen avulla saadaan ratkaisuja aikaan, mutta se voi myös kärjistää ristiriitoja (Kuja-aro 2010, 32). Vuorovaikutuksen laatu merkitsee. Kuten analyysiosiosta käy ilmi, pidettiin eri toimijoiden välillä käytyjä keskusteluja välillä kärkkäinäkin, mutta pääosin keskustelu oli ollut hyvää ja yhteistyöhaluista. Liiallinen oman kannan ajaminen voi vaikeuttaa keskusteluja ja ajaa tilannetta konfliktin suuntaan (emt., 32), mutta sain haastatteluiden perusteella sellaisen kuvan, että raitiotiehankkeen osalta vuorovaikutus on ollut kohtuullisen toimivaa. Maankäytön konfliktit eivät usein olekaan totaalisia konflikteja, joissa osapuolet riitelevät kaikesta, vaan näyttäytyvät osittaisina kiistoina, joissa erimielisyydet voivat syntyä esimerkiksi tulkintaeroista (Peltonen & Villanen 2004, 21). Hervannan tapauksessa tulkintaeroja on nähtävissä muun muassa liito-oravan aseman arvottamisessa. Erot voivat olla pieniä, mutta merkittäviä, ja näiden eroavaisuuksien käsittely voi vaikuttaa siihen, saadaanko yhteistyö toimimaan vai syntyykö konflikti.

Ympäristökiistojen taustalla voi löytää keskustelua luontoarvoista ja siitä, miten niitä luonnehditaan. Luonnon arvoja voi jakaa esimerkiksi kolmeen osaan: taloudellinen arvo, elämän arvo ja luonnon monimuotoisuuden arvo (Mero 2005, 31–32). Varikkoalueen kiistassa voidaan tarkastella vaikkapa taloudellisen arvon suhdetta kahteen muuhun arvoon: kun alueella elää liito-orava, eli metsä on todettu tälle suojellulle luontokappaleelle sopivaksi, onko metsän arvo silloin siinä, vai voiko taloudelliset seikat viedä voiton näistä monimuotoisuuden vaalimisesta? Mitä painotetaan? Onko liito-oravan elintilan tuhoaminen todella paras ratkaisu, vaikka muitakin vaihtoehtoja varikon sijoittamiselle on – painaako vaakakupissa vaihtoehtojen mahdollinen kalleus tai muut taloudelliset seikat? Erilaisia luonnon arvoja ei välttämättä ole aina osattu yhdistää maankäytön suunnitteluun kunnolla, ja näiden arvojen määrittäminen onkin haasteellinen työ (Karjalainen 2008, 19).

Haastateltavieni joukossa erot luonnon arvottamisessa olivat nähtävissä, ja tämä vaikuttaa myös toimijoiden väleihin. Nygren (2013) on havainnut pirkanmaalaisten luonnonsuojelijoiden ja metsäaktiivien välien olevan kireitä lukuisten erilaisten kiistojen vuoksi (Nygren 2013, 102), ja vastaavia tapauksia löytyy niin Tampereelta kuin muualta Suomestakin riittämiin. Omassa tutkimuksessani ristiriitaa aiheutui luonnonsuojeluaktiivin ja muiden toimijoiden välille, koska toimijoiden mielipide-erot erityisesti varsinkin varikon, mutta myös Hervantajärven alueen suhteen

olivat selkeitä. Sarah Prallen (2006) mukaan poliittisessa konfliktissa kilpailevat toimijat haluavat saada aikaan muutoksia toimintatapoihin (Pralle 2006, 227), ja tämän lähtökohdan havaitsin itsekin. Poikkeusluvan hakeminen liito-oravan elinalueiden hävittämiseksi oli kaupungilta omanlaisensa kannanotto varikon tilanteeseen, ja vastaavasti ympäristönsuojeluyhdistyksen tekemä valitus poikkeusluvasta vastaus siihen. Ympäristökonfliktit seuraavat toisiaan ja muuttavat toimintaperiaatteita (Anttonen 2007, 39), ja varikon osalta tulevat tapahtumat merkitsevät jälleen jonkinlaisia muutoksia. Mikäli Kauhakorvenkadun tontille rakentaminen sallitaan, se heijastaa tuleviin ympäristökiistoihin erilaista näkymää kuin rakentamisen kieltäminen. Ei siis ihme, että eri toimijat haluavat omilla toimillaan vaikuttaa varikkoalueesta tehtäviin päätöksiin ja sitä kautta tulevaisuuden toimintatapoihin, koska nyt sillä todella on merkitystä. Luontoon ja ympäristöön liittyvät tapaukset ovat usein niin kutsuttuja ilkeitä ongelmia (wicked problems), sillä ne ovat hankalasti ratkottavissa, monisyisiä ja aiheuttavat epävarmuutta (Davies ym. 2015), ja Hervannan alueen suunnitelmat ovat jälleen yksi esimerkki tällaisesta hankalasta ympäristöpoliittisesta tilanteesta, johon ei ole helppoa ratkaisua.

Kansalaisjärjestöjen tai muiden vastaavien ryhmien vaikutus konfliktiin on merkittävä ja muuttaa sen luonnetta (Pralle 2006, 220). Oman havaintoni mukaan esimerkiksi ympäristöjärjestön rooli ympäristökiistoissa on lähteä muuttamaan toimintatapoja hieman altavastaajan asemasta: ne vastustavat päättäjien tekemiä ratkaisuja ja yrittävät saada oman näkökulmansa huomioitua niin, että päätöksiä muutetaan. Ympäristöjärjestöt ja yksittäisetkin ympäristötoimijat ovat yhteiskunnallisia toimijoita, jotka kyseenalaistavat vallitsevaa politiikkaa ja hallinnan keinoja (Laine & Peltonen 2003, 33). Laineen ja Peltosen (2003, 35) mukaan Melucci (1996) pitää yhteiskunnallisten liikkeiden yhtenä tehtävänä konfliktien aiheuttamista, ja niitä voidaan myös jaotella sen mukaan, ovatko ne reaktioita yhteiskunnassa tapahtuviin kriiseihin ja kiistoihin, vai itsessään konfliktin aiheuttajia. Leinon (2006, 77) käyttämää jaottelua hyödyntämällä – jakamalla asiantuntijat konfliktiin lähtijöihin ja kompromissin etsijöihin – pystyin pohtimaan eroja toimijoiden asenteessa, ja yhtä lailla ympäristöjärjestöjen ja muiden toimijoiden yhteiskunnallista asemaa tarkastelemalla voin löytää lisää vivahde-eroja. Raitiotiehankkeen tapauksessa ympäristönsuojeluyhdistys reagoi tehtyihin suunnitelmiin ja pyrkii muuttamaan niitä; se on valmis viemään varikkotapauksen konfliktin tasolle saadakseen oikeutta liito-oravan suojelulle.

Luonnontilaisten alueiden käyttöön liittyvässä suunnittelussa yhteiskunnallinen hyväksyttävyys unohtuu helposti taloudellisten ja teknisten asioiden alle (Peltonen & Litmanen 2008, 238). Hervantajärven kaavoituksessa asukkaat osoittivat selvästi, että näin oli käynyt; syy saattoi olla sekä

itse hankkeessa tai sitä toteuttavissa organisaatioissa, ja hyväksyttävyyden prosessi vaatii pitemmän aikavälin jäsenyäkseen lopullisesti (emt., 238). Vaikka nämä paikalliset ympäristökiistat Hervantajärven kaavoituksesta tai Kauhakorvenkadun tontin käytöstä varikkoalueeksi ovat paikallisia, niillä on myös laajempi yhteiskunnallinen merkitys. Ne muokkaavat käsityksiä toimijoista ja toimintatavoista ja siitä, mihin suuntaan luonnonsuojelun asema etenee jatkossa. Konfliktin keskiössä on jälleen kerran liito-orava ja sen asettamat haasteet kaupunkisuunnittelulle. Liito-orava haastaa suunnittelijat ja luonnonsuojeluaktiivit toimintaan, ja mikäli tästä haasteesta halutaan selvittää ilman konfliktia, tarvitaan ymmärrystä ja luottamusta jonka pohjalle yhteistyö rakentuu (Nygren 2005, 41).

Raitiotiehankeessa havaittavat ympäristöpoliittiset ristiriidat liittyvät luonnontilaisten metsien ja suojellun liito-oravan elinalueiden käyttöönottoon. Hervantajärven kaavoitukseen liittyvä pitkälinen konflikti on hyväksytyn kaavoitusohjelman jälkeen siinä mielessä laantunut, että alueelle rakennetaan vastustuksesta huolimatta. Raitiotien linjaus saattaa kuitenkin nostaa pientä eripuraa Hervantajärven suhteen esiin, sillä päätepysäkin siirtäminen sinne Ahvenisjärventien sijaan muuttaa monen eteläisessä Hervannassa asuvan mahdollisuuksia käyttää raitiotietä. Toisaalta myös uutisointi liito-oravalöydöksistä ja Hervantajärven toivotusta säilyttämisestä luontoalueena (Hervannan Sanomat 20.4.2016) kertovat siitä, että hyväksytystä kaavasta huolimatta Hervantajärvi ei ole täysin selvä tapaus. Kauhakorvenkadun varikkoalue ei ole ollut yleisessä keskustelussa kovinkaan paljoa esillä, mutta ympäristönsuojeluyhdistys on omalta osaltaan pitänyt huolta siitä, että alueelle rakentaminen on huomattu. Poikkeusluvasta tehdyn valituksen ratkaisulla on merkitys paitsi alueen tulevaisuudelle, myös luonnonsuojelun asemalle Tampereella. Seuraavaksi siirrynkään pohtimaan varsinaisen tutkimuskysymyksen tuloksia.

6.3 Luonnonsuojelun ja liito-oravan merkitys kehityshankkeissa kasvaa

Olen tarkastellut luonnonsuojelun asemaa joukkoliikenteen kehittämisessä kahden alakysymyksen avulla. Toimijoiden suhtautuminen hankkeeseen on kokonaiskuvaa tarkasteltaessa positiivista, mutta yksityiskohtaisemmin katsoessa toimijoiden välillä on vaihtelua, ja erityisesti ympäristöpoliittisesti kiinnostavat kysymykset herättivät keskustelua. Näistä toimijoiden välisistä eroista syntyy ristiriitatilanteita, kun luontoarvojen suhteen ajatukset ovat eri tasoilla, ja ehdotetut ratkaisut ristiriitoihin eivät välttämättä kohtaa. Näistä ristiriidoista voi syntyä konflikti, tai ne voidaan ainakin osittain korjata, jos toimijat pääsevät yhteisymmärrykseen tehtävistä päätöksistä.

Luonnonsuojelun asema joukkoliikenteen kehittämisessä Tampereella on tällä hetkellä havaintojeni mukaan epävakaa. Luonnonsuojelu ja ympäristönäkökulma on otettava huomioon erilaisissa hankkeissa, ja ympäristövaikutusten arvioinnista lähtien sitä on tehtykin raitiotiehankeen yhteydessä. Varikkoalueen liito-oravahavainnot ja siitä alkanut tapahtumakierre kuitenkin asettavat luonnonsuojelun asemaa kyseenalaiseksi. Tampereen liito-oravakantaa kuvaillaan vankaksi ja lisääntyväksi (Luonnonsuojeluohjelma 2013, 18), mutta laji on silti suojeltu, ja erityisesti kielto hävittää tai heikentää lisääntymis- ja levähdyspaikkoja on hyvin tiukka (Nygren 2013, 46). Varikkoalueella on kyse juuri tästä, ja kaupunki hakikin poikkeuslupaa. Nygren kertoo perusteita, joilla hävittämis- ja heikentämiskiellosta voidaan poiketa: hankkeelle ei ole mitään muuta vaihtoehtoa ja poikkeaminen ei saa haitata lajin suotuisaa suojelutasoa (emt., 46–47). Luonnonsuojeluaktiivin mukaan poikkeuslupan hakemisen perusteet ovat hatarat, sillä varikolle on muitakin potentiaalisia paikkoja Hervannassa, ja kompensaatona esitetyt puunistutukset ja pönttöasennukset eivät riitä suojelutason ylläpitämiseen. Muiden asiantuntijoiden, varsinkin virkamiehen ja hankkeen edustajan näkökulmasta poikkeuslupan hakeminen oli ainoa oikea ratkaisu tehtyjen tutkimusten perusteella. Tämä luo vakavan ristiriitatilanteen toimijoiden välille, ja vaikuttaa luonnonsuojelun asemaan.

Vaikka varsinkin Hervantajärven yhteydessä puhutaan muistakin luontoarvoista, kuten metsien virkistyskäytön tärkeydestä, on luonnonsuojelun ytimenä tässä tutkielmassa liito-oravan asema. Luonnonsuojeluaktiivin mukaan Hervantajärven ympäristössä on myös liito-oravalle potentiaalisia elinalueita, mutta todetut elinalueet Kauhakorvenkadun tontilla ovat niitä, mitkä tässä yhteydessä ovat merkitseviä. Liito-orava on Tampereella ollut vuosien aikana paljon osallisena kaavoituskiistoissa (ks. esim. Nygren 2013, 52–56), ja raitiotiehanke tuo jälleen uuden lisän tähän listaan.

Miten liito-oravan kanssa sitten pitäisi toimia? Nygren on käyttänyt termiä suunnitteluvara kuvaamaan niitä vaihtoehtoja, joilla liito-oravan tuottamaa suojeluhaastetta voi tapauskohtaisesti käsitellä (Nygren 2013, 24). Suunnitteluvara on dynaaminen, muuttuva käsite, joka voidaan tulkita eri tilanteissa eri kehysten kautta; vaikka liito-oravaa ei voi jättää suojelematta, vaihtoehtoisia tapoja suojeluun on mahdollista kehittää tilanteen mukaan (emt., 27). Suunnitteluvara voi joskus supistua hyvin pieneksi tai olemattomaksi, ja tällaisissa umpikujatilanteissa ainoana ratkaisuna saatetaan nähdä eläimestä eroon pääseminen, esimerkiksi poikkeuslupan avulla (emt., 141). Varikkoalueen tilanne onkin hyvin hankala, enkä pitäisi suurena ihmeenä sitä, että alueesta noussut ympäristöristiriita muuttuisi konfliktiksi. Vuorovaikutusta kuitenkin parannetaan koko ajan, ja eri

osapuolilla on halu tehdä yhteistyötä ja välttyä konfliktilta; kukaan ei halua alueesta käytävän keskustelun muuttuvan pitkälliseksi konfliktiksi, vaan töitä sen välttämiseksi tehdään paljon.

Haastatteluissa nousi esille mahdollisena keinona liito-oravan suojelun takaamiseksi ekologinen kompensaatio. Nygren havaitsi omissa tutkimuksissaan, että kompensaatio ei välttämättä saa varauksetonta hyväksyntää (Nygren 2013, 167–168), ja ainakin haastattelemani luonnonsuojeluaktiivi vahvistaa tämän reaktion myös raitiotiehankkeen tapauksessa. Vaikka kaupunki on esittänyt joitain kompensaation mahdollisuuksia, sen toimivuus herätti epäilyksiä. Ekologinen kompensaatio voi olla hyvä strategia konfliktin estämiseksi (Ferraro & Kramer 1997, 194), ja Tampereen kaupunki on luultavasti lähtenyt tällä ajatuksella suunnitelmia tekemäänkin. Eri asia on sitten se, koetaanko ehdotetut ratkaisut riittävän tehokkaiksi, vai vaativatko luonnonsuojeluaktiivin kaltaiset tahot enemmän vaikuttavuutta. Suunnittelussa pitäisi voida estää tai vähentää haitallisia vaikutuksia, ja kompensaation pitäisi olla viimeinen keino, etenkin luonnonsuojelun suhteen (Ketola ym. 2009, 58).

Ekologinen kompensaatio on suojelutoimenpide, joka tasapainottaa luontoarvojen hävittämistä (Brown ym. 2013, 34). Kompensaatiota pyritään yleensä toteuttamaan sillä periaatteella, että kompensoidaan menetettyä luontoarvoa vastaavalla tai samanarvoisella arvolla lähialueella (Nyrölä ym. 2011, 32). Kompensaatiotoimenpiteitä suunniteltaessa on vaarana, että prosessin hallinta on heikkoa eikä sitä viedä kunnolla loppuun asti (Brown ym. 2013, 34); prosessin hyödyt voivat jäädä olemattomiksi, mutta kompensaation tarpeellisuuden aiheuttanut hanke voidaan silti viedä loppuun näennäisen kompensaation vuoksi. Hervannan varikkoalueen tilanne on kutkuttava, paitsi yleisesti luonnonsuojelullisen merkittävyyden vuoksi, myös siksi, että kompensaatiotoimenpiteiden riittävydestä käydään varmasti keskustelua. Mikäli alue jää rakentamattomaksi, liito-oravat saavat pitää pesäpuunsa, eikä kompensaatiolle ole tarvetta; jos poikkeuslupa saadaan käyttää ja varikko rakennetaan Kauhakorvenkadulle, voi mahdollinen konflikti saada jatkoa kompensaatiosta.

Liito-orava nähdään kaksijakoisena toimijana: toisaalta se on suojelustatuksellaan tietynlaisen vallan ilmentymä, mutta samaan aikaan se myös saattaa toimia paikallisten asukkaiden ”edunvalvojana” pitämällä tärkeitä virkistysmetsiä sellaisenaan (Nygren 2013, 103). Liito-orava on luonnonsuojelun näkökulmasta tärkeä toimija, joka voi sekä yhdistää että hajottaa muuta toimijakenttää. Eri toimijoilla on tärkeä rooli siinä, muodostuuko Hervannan alueen suunnitelmista konflikti vai jääkö se ratkaistavan ristiriidan tasolle, ja myös siinä, millaiseksi luonnonsuojelun asema Tampereella muotoutuu. Toimijoiden välinen yhteistyö ja kyky ratkoa ongelmia yhdessä voi estää konfliktin

muodostumisen. Eri osapuolten asiantuntijuuden tunnistaminen ja hyväksyminen osaksi prosessien hallintaa vaatii paljon yhteistyötä ja osallistamisen mahdollisuutta, mutta ilman sitä tilanne voi ajautua syvemmäksi kiistaksi. Myös asukkailla voi olla arvokasta tietoa omasta lähiympäristöstään, ja vaikka osallistamista on raitiotiehankkeessa tehty paljon, sitä voisi ehkä myös laajentaa koskemaan myös metsäalueiden käyttöä.

Luonnonsuojelun asema joukkoliikenteen kehittämisessä näyttäytyy minulle tutkimukseni perusteella epävarmana, mutta samaan aikaan sillä on myös paljon potentiaalia parantaa asemaansa. Vaikka Hervantajärven maankäyttö on puhuttanut jo vuosikausia ja uutena alueen Kauhakorvenkadun tontista voi tulla konfliktitilanne, näen silti luonnonsuojelun asemassa paljon hyvää. Nykypäiväiset päätöksentekoprosessit ja hallintakeinot edellyttävät laajojen toimijaryhmien osallistamista, eikä päätöksiä voi tehdä salassa. Erilaisten toimijoiden on mahdollista tuoda luontoarvoja yhteiskunnallisen keskustelun aiheeksi, ja näillä keskusteluilla voi olla vaikutuksia siihen, miten prosesseja viedään eteenpäin. Raitiotiehankkeen kautta tarkasteltuna joukkoliikenteen kehittämistä leimaa pyrkimys parantaa ympäristön hyvinvointia muun muassa päästöjä vähentämällä, ja tälläkin on merkitystä, kun luonnonsuojelun asemaa arvioidaan, ei pelkästään sillä miten yksittäisiä paikallisia ristiriitatilanteita ratkotaan. Kuten Lampinen (2015) toteaa, kaupunkiympäristöä suunnitellessa täytyy ymmärtää laajassa mittakaavassa se, miten suunnittelu vaikuttaa koko kaupunkiympäristöön (Lampinen 2015, 366), ja joukkoliikennehankkeet ovat yksi hyvä esimerkki tästä. Raitiotie ei vaikuta vain siihen, miten ihmiset pääsevät paikasta a paikkaan b, vaan sillä on paljon laajempia ja kauaskantoisempia merkityksiä.

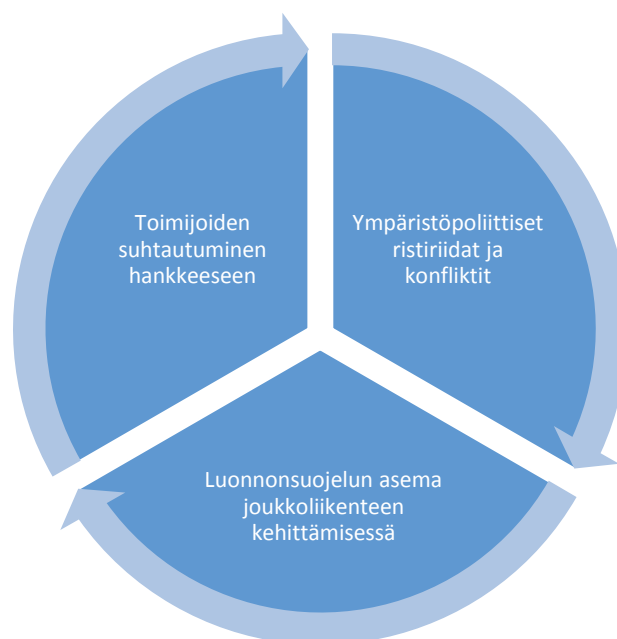
Luonnonsuojelun asema Tampereella on raitiotiehankkeen myötä jonkinlaisen vedenjakajan äärellä.

LS: ”voi hyvinkin olla et tänä vuonna Tampereella ratkaistaan sellainen luonnonsuojelun suunta.”

Luonnonsuojelun asemaan vaikuttaa tietysti kaikki muukin kaupungissa tehtävä työ – oli kyse sitten rakennushankkeista, viheralueiden hoidosta, liito-oravan suojelusta, täydennysrakentamisesta – mutta raitiotiellä on oma osansa tässä palapelissä. Varikkoalue voi olla tietynlainen ennakkotapaus siitä, miten luontopolitiikkaa ja toimijoiden asemaa jatkossa tarkastellaan. Jos alueella saadaan rakentaa, voi luonnonsuojelija kokea hävinneensä; toisaalta se voi johtaa uudenlaiseen yhteistyöhön ja toimintatapoihin, kun kompensatiomenetelmiä suunnitellaan ja toteutetaan. Mikäli varikkoalueelle on etsittävä uusi paikka, se muuttaa paitsi raitiotiehankkeen suunnitelmia, myös sitä

dynamiikkaa, mikä eri toimijoiden välillä on luonnonsuojelusta puhuttaessa. Se olisi viesti siitä, että luontoarvojen puolustamisella voidaan vaikuttaa isoihinkin hankkeisiin. Tilanne on hyvin kiinnostava, sillä sen keskiössä on jälleen yksi toimija, joka ei itse tiedä olevansa osa isompaa kokonaiskuvaa; liito-oravan merkitys siinä, millaiseksi luonnonsuojelun asema Tampereella piirtyy tulevana vuosina, voi olla hyvinkin iso. Ilman liito-oravaa koko varikkoalueen kiistaa ei luultavasti olisi olemassakaan, ainakaan nykyisessä muodossaan; luonnontilaisen metsän kaatamista varmasti joku vastustaisi, mutta liito-oravan myötä metsä saa ihan uusia piirteitä, joiden vaikutusta ei vielä osata edes arvailla.

Lopuksi pohdin tutkimustuloksiani yleisemmällä tasolla. Kuvaan 2 (alla) olen tiivistänyt varsinaisen tutkimuskysymyksen sekä kaksi alakysymystä, ja samalla myös vastaukset näihin kysymyksiin.



Kuva 2: Tutkimuskysymykset ja vastaukset tiivistettynä kehämalliin

Haastatteluista nousseet huomiot kiertävät omanlaistaan kehää ja antavat näin kuvaa luonnonsuojelun ja joukkoliikenteen kehittämisen suhteesta. Kehästä voidaan tarkastella ensimmäisenä toimijoiden suhtautumista raitiotiehankeeseen, joka siis oli analyysini mukaan vaihtelevaa. Nämä vaihtelevat käsitykset aiheuttavat ympäristöpoliittisia ristiriitoja ja jopa konfliktin. Nämä ristiriidat ja kiistat

puolestaan määrittelevät luonnonsuojelun asemaa joukkoliikenteen kehittämisessä ja maankäytössä yleisesti. Luonnonsuojelun asemaa tarkasteltaessa päästään jälleen siihen, miten eri toimijat suhtautuvat yhdyskuntasuunnitteluun ja maankäytön onnistumiseen, toimijoiden eroavaisuuksia syntyy ristiriitoja, ja niin edelleen. Kuten ympäristöpolitiikassa usein, ei ole selkeää alkua ja loppua, vaan prosessit ovat jatkuvia ja jatkuvassa muutoksessa; vain muutos on pysyvää.

On kuitenkin mielenkiintoista pohtia, miten tästä kehästä voidaan poiketa. Voiko kehä muuttua erimuotoiseksi, niin että se joskus katkeaa, tai kehittyy muuten sellaiseksi, että siitä voi hypätä pois? Millaisia erilaisia prosesseja luontopolitiikka tai ympäristöpolitiikka voi synnyttää? Kun jokin tapahtuma alkaa herättää keskustelua erilaisten toimijoiden keskuudessa ja syntyy tulkintaeroja, se politisoituu ja muuttuu monitahoiseksi. Näitä politisoitumisprosesseja on nähtävissä jatkuvasti niin pienessä kuin suuressakin mittakaavassa. Oleellista on toimijoiden aktiivisuus ja ne erilaiset tulkinnat, mitä tapahtumista tai niiden osa-alueista tehdään. Vaikka tulkinnoissa ei olisi paljoakaan eroja, ne voivat synnyttää ristiriitoja ja kiistoja; mikäli kehä halutaan rikkoa jo tässä vaiheessa, on näiden kiistojen ratkaisuun kiinnitettävä nykyistä suurempaa huomiota. Yhteistyön esteitä voidaan ylittää, jos eri toimijat ovat halukkaita saamaan aikaan yhteisiä ratkaisuja. Kun on kyse joskus laajojenkin toimijajoukkojen yhteen sovittamisesta, joukosta löytyy aina niitä, joille ehdotetut ratkaisut eivät riitä. Kompromissien tekeminen lienee kuitenkin ainoa keino, jolla vaikeita tilanteita voidaan ratkaista niin, että kukaan ei tunne kokonaan hävinneensä.

Ristiriitojen ja konfliktien taustalla on eriaisteiset näkemyserot – mitä lähempänä toisiaan toimijat ovat, sitä helpompaa yhteisten päätösten tekeminen yleensä on. Mikäli toimijoiden tulkinnat eroavat radikaalisti, yhteistyö voi olla hyvin hankalaa ja työlästä. Luonnonsuojelusta puhuttaessa tulkintaerot ovat usein varsin vaihtelevia; vaikka kaikki osapuolet haluaisivat suojella liito-oravaa, keinot sen tekemiseen ovat niin erilaisia, että ristiriitoja on hankala häivyttää. Runsas tutkimus aiheesta ja erilaiset käytännön toimien kokeilut kuitenkin puhuvat sen puolesta, että liito-oravankin suhteen on päästy eteenpäin. Vaikka sitä edelleen joskus pidetään häirikkönä ja luonnonsuojelijoiden keinona estää kaikki rakentaminen, erilaiset toimintakeinot joissa eläintä suojellaan samalla kun tehdään kehittämistä edistäviä ratkaisuja, ovat nykypäivänä lisääntyneet.

Tutkimukseni antaa viitteitä siitä, että luonnonsuojelun asema ja erilaisten toimijoiden roolit ympäristöpolitiikan kentällä ovat murroksessa, ainakin paikallisesti. Tampere on kehittyvä ja voimakkaasti erilaisiin rakennushankkeisiin panostava kaupunki, ja luonnonsuojellinen näkökulma joutuu mukautumaan siihen. Toisaalta luonnonsuojelun ja luonnonsuojelijoiden merkitys kasvaa,

mitä enemmän kaupunkia kehitetään, sillä tasapainoinen kehitys vaatii vastavoimakseen sitä, että luonnollekin annetaan oma puheenvuoronsa.

7. Loppusanat

On tullut aika sanoa loppusanat tutkimuksestani. Kun syksyllä 2015 aloin miettiä aihetta gradulleni, päätin heti tarttua johonkin Tampereella tapahtuvaan ajankohtaiseen hankkeeseen. Isoihin rakennushankkeisiin liittyy aina ympäristöpoliittisia näkökulmia ja ristiriitoja, joista olen kiinnostunut. Olen myös kiinnostunut liikennesuunnittelusta ja sen suhteesta muuhun kaupunkisuunnitteluun, joten raitiotiehankkeen valinta tuntui luontevalta. Luonnonsuojelun näkökulma puolestaan valikoitui yleisestä luontoharrastuksesta ja kiinnostuksesta luontoarvojen säilymiseen, ja Hervannassa asuvana koin alueella tapahtuvat muutokset innostaviksi tutkimuskohteiksi. Koska raitiotiehanketta suunnitellaan niin, että Hervanta on alkupiste, oli aiheiden yhdistäminen helppoa. Tarkastelemalla aiheesta käytyä keskustelua huomasin varsinkin Hervantajärven ja varikkoalueen olevan potentiaalisia ristiriitojen lähteitä, joten tutkimuskysymys lähti muotoutumaan lopulliseen muotoonsa sitä kautta.

Tutkielmaa varten haastatteleman henkilöt ovat kiinnostava toimijajoukko, joilla oli paljon annettavaa. Käymäni keskustelut olivat mielenkiintoisia, ja antoivat hyvän lähtökohdan tarkastella toimijuuksia, joilla on ympäristöpoliittisissa tapauksissa paljon arvoa. Alun perin ajattelin, että toimijoiden välillä olisi selkeä vastakkaisasettelu, ja vaikka eroja löytyikin, ne eivät olleet ihan niin suoraviivaisia kuin alkuun luulin. Oletin myös Hervannan alueen suunnitelmien olevan jo selkeämpi konflikti, mutta tilanne on mielestäni vielä täysin auki, ja vaakakuppi voi kallistua yhtä lailla konfliktin kuin sujuvan yhteistyön puolelle. Tässä haastatteleman toimijat ovat merkittävässä roolissa, mutta oman panoksensa tähän antaa myös hallinto-oikeuden ratkaisu varikkoalueelle rakentamisesta. Luonnonsuojelun rooli joukkoliikenteen kehittämisessä on mielenkiintoisessa vaiheessa, ja vuosi 2016 on merkittävä.

Tämä mielenkiintoinen asetelma antaa aihetta pohtia myös jatkotutkimuksen aiheita. Maankäytön prosessit ja luonnonsuojelulliset näkökulmat ovat aina kiinnostavia, ja myös omaa tutkimusasetelmaani voisi jatkaa, kunhan varikkoalueen suhteen tehdään jotain päätöksiä.

Raitiotiehanke on toteutuessaan valtava ponnistus ja siinä riittää tarkasteltavaa moneen tutkimukseen; eri toimijaryhmien välisiä suhteita voisi tarkastella myös muista näkökulmista kuin luonnonsuojelun kannalta, esimerkiksi pohtimalla tiedon hallinnan prosesseja. Myös edellä esittelemääni kehämallia olisi kiinnostavaa pohtia lisää ja tarkastella erilaisia näkökulmia siihen, miten kehämallia voidaan rikkoa, voiko konfliktitilanteita estää ennalta ja näin vahvistaa luonnonsuojelun asemaa. Kehämalliin liittyvät politisoitumisen, institutionalisoitumisen ja ympäristön muuttamisen prosessit, jotka ovat läsnä monenlaisissa luontopolitiikkaa ja ympäristöpolitiikkaa synnyttävissä tapahtumissa, ja raitiotiehanke Tampereella on vain yksi tapaus isossa joukossa.

8. Lähteet

Kirjallisuus:

Aalto, Kirsi (2015): *Riskien arviointi julkisen suurhankkeen päätöksenteossa. Tampereen kaupungin raitiotiehanke*. Pro gradu -tutkielma, Tampereen yliopisto, Tampere.

Anttonen, Kaisu (2007): *Piiloutuva politiikka. Ympäristökysymysten hallintaa kolmessa kaupungissa*. Tampereen yliopistopaino Oy – Juvenes Print, Tampere.

Asikainen, Eveliina (2014): *Luontopolitiikkaa lähiöissä. Lähiöluonnon muotoutuminen Tampereen Hervannassa ja Vuoreksessa*. Suomen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print, Tampere.

Brown, Marie, Clarkson, Bruce, Barton, Barry & Joshi, Chaitanya (2013): *Ecological Compensation: an Evaluation of Regulatory Compliance In New Zealand*. Impact Assessment and Project Appraisal, 31:1, 34–44.

Davies, Kathryn, Fisher, Karen, Dickson, Mark, Thrush, Simon & Le Heron, Richard (2015): *Improving Ecosystem Service Framework to Address Wicked Problems*. Ecology and Society, 20(2):37.

Ferraro, Paul & Kramer, Randall (1997): *Compensation and Economic Incentives: Reducing Pressure on Protected Areas*. Teoksessa Kramer, Randall, van Schaik, Carel & Johnson Julie (toim.): *Last Stand: Protected Areas & the Defence of Tropical Biodiversity*. Oxford University Press, New York. 187–211.

Hirsjärvi, Sirkka, Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula (2009): *Tutki ja kirjoita*. 15., uudistettu painos. Kariston Kirjapaino Oy, Hämeenlinna.

Häikiö, Liisa (2005): *Osallistumisen rajat. Valta-analyysi kestävän kehityksen suunnittelusta Tampereella*. Juvenes Print - Tampereen Yliopistopaino Oy, Tampere.

Karjalainen, Virpi (2008): *Kaupunginosan luonne ja kaupunkisuunnittelu. Hervanta elinympäristönä ja kehittämiskohteena*. Pro gradu -tutkielma, Tampereen yliopisto, Tampere.

Karjalainen, Virpi & Tirkkonen, Juhani (2004): *Hervanta visiot. Ekologinen ja sosiaalinen konfliktiterkkyys*. Teoksessa Ylä-Anttila, Kimmo (toim.) *Teknopolis-Hervanta – Kestävä Hervanta*. TTY-Paino, Tampere. 35–52.

Karttunen, Susanna (2010): *Hervantajärven maankäytön konflikti. Paikallinen näkökulma määrittelykamppailuun*. Pro gradu -tutkielma, Tampereen yliopisto, Tampere.

Ketola, Maija, Malin, Kimmo, Nyrölä, Liisa & Suvantola, Leila (2009): *Kompensaation mahdollisuudet liikennehankkeissa*. Suomen Ympäristö 18 / 2009, Edita Prima Oy, Helsinki.

Kuja-aro, Jenni (2010): *Hiipivä konflikti: Lentolan Formula Karting -radan konflikti osapuolten vuorovaikutuksen näkökulmasta*. Pro gradu -tutkielma, Tampereen yliopisto, Tampere.

Kumanto-Kooni, Krista (2013): *Raitiotiehankkeiden ennusteiden arviointi*. Diplomityö, Tampereen teknillinen yliopisto, Tampere.

Laine, Markus & Peltonen, Lasse (2003): *Ympäristökysymys ja aseveliakseli. Ympäristön politisoituminen Tampereella vuosina 1959–1995*. Tampereen yliopistopaino Oy – Juvenes Print, Tampere.

Leino, Helena (2006): *Kansalaisosallistuminen ja kaupunkisuunnittelun dynamiikka. Tutkimus Tampereen Vuoreksesta*. Tampereen yliopistopaino Oy – Juvenes Print, Tampere.

Lampinen, Seppo (2015): *Tässä tie, missä kaupunki? Liikennesuunnittelu ja yhdyskuntarakenteen hajautuminen*. Suomen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print, Tampere.

Mero, Katja (2005): *Luonnon arvot ja taloudelliset arvot vastakkain suomalaisessa ympäristöpolitiikassa. Tapaustutkimus Konikalliosta*. Pro gradu -tutkielma, Tampereen yliopisto, Tampere.

Mäntynen, Jorma (2003): *Hyvää liikennejärjestelmää etsimässä – ajatuksia Hervannasta*. Teoksessa Kultalahti, Olli (toim.): *Hervanta : Kasvun vaihtoehdot. Tampereen kaupunginosan, Hervannan 30-vuotisjulkaisu*. Kehitysyhtiö Elävä Hervanta Oy, Tampere. 86–97.

Nygren, Nina (2005): *Liito-orava kaavoituksessa: Ojalan tapaus Tampereella*. Yhdyskuntasuunnittelu, 43:2, 27–43.

Nygren, Nina (2013): *Liito-oravan suojelun poliittinen prosessi ja suunnitteluvara Tampereen kaupunkiseudulla*. Suomen yliopistopaino Oy – Juvenes Print, Tampere.

Nyrölä, Liisa, Erävuori, Lauri, Junnilainen, Lotta, Järvitalo, Anni, Teerihalme, Henna & Väre, Seija (2011): *Kompensaation toteuttamisen reunaehdot tie- ja rautatiehankkeissa*. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 52/2011.

Peltomaa, Juha (2008): *Kauhean suuri ihme ja hämmästyks – tapaustutkimus asiantuntijuuden kyseenalaistumisesta Kangasalan Kirkkojärvellä*. Pro gradu -tutkielma, Tampereen yliopisto, Tampere.

Peltonen, Lasse (2008): *Nimby maankäytön konfliktien kehyksenä. Rajaamisen vaikutukset ja vaihtoehdot*. Teoksessa Kopomaa, Timo, Peltonen, Lasse & Litmanen, Tapio (toim.): *Ei meidän pihallemme! Paikalliset kiistat tilasta*. Esa Print Oy, Tampere. 186–207.

Peltonen, Lasse & Litmanen, Tapio (2008): *Nimby-kiistojen ratkaisumallit. Sijoituspäätösten sanelusta kohti vuorovaikutteista suunnittelua*. Teoksessa Kopomaa, Timo, Peltonen, Lasse & Litmanen, Tapio (toim.): *Ei meidän pihallemme! Paikalliset kiistat tilasta*. Esa Print Oy, Tampere. 237–265.

Peltonen, Lasse & Villanen, Sampo (2004): *Maankäytön konfliktit ja niiden ratkaisumahdollisuudet. Katsaus käsitteisiin ja kirjallisuuteen*. Suomen ympäristö 723, Ympäristöministeriö, Helsinki.

Pikkupeura, Arja (2002): *Hervannanmaa – kivenheitto kaupungista*. Hervannanmaan perinneyhdistys ry, Tampereen kaupunki. Hermes Oy, Tampere.

Pralle, Sarah (2006): *Branching In, Digging Out: Environmental Advocacy and Agenda Setting*. Georgetown University Press, Washington, D.C.

Suvantola, Leila (2006): *Huominen ei koskaan kuole. Luonnonsuojelun ja ympäristönkäytön kilpailutilanteiden ratkaisemisesta*. Edita Prima Oy, Helsinki.

Tjäderhane, Minna (2005): *Ajoväylä vai kokonaisvaltainen liikenneympäristö? Ympäristönäkökulma Tampereen kaupungin liikennepolitiikassa valtuustokaudella 2001–2004*. Pro gradu -tutkielma, Tampereen yliopisto, Tampere.

Valkonen, Jarno (2003): *Lapin luontopolitiikka*. Juvenes Print Tampereen Yliopistopaino Oy, Tampere.

Muut lähteet:

Aamulehti 14.11.2015: ”Raitiovaunu kaatuu ilman valtion 30 prosentin tukea” (Luettu 5.5.2016)

Aamulehti 5.4.2016: ”Tampereen ratikkahanke saa valtiolta 71 miljoonaa – rahat tulevat kahdessa osassa” (Luettu 5.5.2016)

Aamulehti 6.4.2016: ”Ratikka on varma, jos sen saa 250 miljoonalla eurolla – Kostiainen: ”Ei hinnalla millä hyvänsä”” (Luettu 5.5.2016)

Autoalan tiedotuskeskus: Automäärän kehitys:

http://www.aut.fi/tilastot/autokannan_kehitys/automaaran_kehitys (Luettu 9.5.2016)

Hervannan Sanomat 22.10.2014: ”Tampere ostaa maata ratikan varikkoalueeksi” (Luettu 5.5.2016)

Hervannan Sanomat 19.8.2015: ”Vaikuta nyt raitiotien pysäkkien sijaintiin ja kevyen liikenteen ratkaisuihin Hervannassa” (Luettu 5.5.2016)

Hervannan Sanomat 26.8.2015: ”Tohtorinpuiston kavennus huolettaa luonnonystäviä” (Luettu 5.5.2016)

Hervannan Sanomat 20.1.2016: ”Ympäristönsuojeluyhdistys vaatii toimia liito-oravan suojelemiseksi” (Luettu 5.5.2106)

Hervannan Sanomat 20.4.2016: ”Luonnonsuojelijat toivovat edelleen Hervantajärven säilymistä luontoalueena” (Luettu 5.5.2016)

Selvitys raitiotien ulottamisesta Hervantajärven alueelle. Raitiotien yleissuunnitelman tarkistus, hyväksytty 23.6.2015

Tampereen kaupungin luonnonsuojeluohjelma 2012–2020. Tampereen kaupunki, Ympäristönsuojelun julkaisuja 1/2013.

tampere.fi1: Tampereen kaupunki, raitiotie. [http://www.tampere.fi/liikenne-ja kadut/liikenne-ja-katusuunnittelu/raitiotie.html](http://www.tampere.fi/liikenne-ja-kadut/liikenne-ja-katusuunnittelu/raitiotie.html) (Luettu 13.4.2016)

tampere.fi2: Tampereen kaupunki, Hervantajärvi: <http://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/yleiskaavoitus/voimassa-olevat-yleiskaavat/hervantajarvi.html> (Luettu 13.4.2016)

Yleissuunnitelma: Tampereen kaupunki (2014). Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma.

9. Liitteet

Liite 1: Haastattelurunko asiantuntijahaastatteluille

1. Yleinen mielipide Tampereen raitiotiehankeesta?
2. Mielipide Hervannan alueen suunnitelmista, eli varikkoalueesta ja Hervantajärven linjauksesta?
3. Miten haastateltavan oman toimijaryhmän sisällä hankkeeseen suhtaudutaan?
4. Miten haastateltava kokee muiden toimijaryhmien suhtautuvan? Millaiset välit eri toimijoilla on?
5. Ajatuksia liito-oravalöydöksistä; on noussut tärkeään asemaan raitiotiehankeen yhteydessä?
6. Näkeekö haastateltava ristiriitaa ratikkahankkeen ja luonnonsuojelun välillä?
7. Onko Hervanta jotenkin hankala kohde? Paikallinen toiminta metsien suojelun suhteen aktiivista?
8. Voidaanko mahdolliset ristiriidat ratkaista ja päätyä kompromissiin vai voiko tästä tulla konflikti?
9. Millaisena haastateltava näkee ratikkahankkeen tulevaisuuden? Valtion ja poliitikkojen tuki?
10. Voiko liito-oravalla olla vaikutusta siihen, rakennetaanko ratikkaa ollenkaan? ELY-keskus antoi poikkeusluvan varikkoalueelle, mutta entä uudet löydökset, vaikeuttavatko ne hanketta?
11. Muuta?

Liite 2: Haastattelukysymykset asukkaille

1. Mitä mieltä olet Tampereen raitiotiehankeesta kokonaisuutena?
2. Mitä mieltä olet raitiotiehankeen linjamuutoksista Hervannassa (eli ratikka ei menekään Arkkitehdinkatua vaan jatkaa Hervantajärven uudelle asemakaava-alueelle)?
3. Mitä mieltä olet Hervannan varikkoaluesuunnitelmasta? Varikkoalue on tulossa Kauhakorvenkadun eteläpuolelle. Alueella on havaittu liito-oravia, ja Tampereen kaupunki sai ELY-keskukselta poikkeusluvan rakentamiselle.
4. Asukkaan näkökulmasta, millainen projekti raitiotiehanke on ollut? Onko asukkaiden osallistamista tehty riittävästi ja onko asioista tiedotettu kunnolla?